** Année 1949. — N° 32 C. R. Le Numéro : 5 francs. Mercredi 13 Avril 1949. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 500 fr. ; ÉTRANGER : 1.400 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1949 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 32e SÉANCE

Séance du Mardi 12 Avril 1949.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Excuse.

3. — Commission nationale pour l'éducation, la science et la culture. — Représentation du Conseil de la République.

4. — Renvoi pour avis.

5. — Réponse des ministres à des questions orales.

Présidence du conseil:

Question de M. Jacques Debû-Bridel. — MM. Raymond Marcellin, sous-secrétaire d'Etat à l'intérieur; Jacques Debû-Bridel.

Intérieur:

Question de M. Jacques Debû-Bridel. — MM. Jules Moch, ministre de l'intérieur; Jacques Debû-Bridel.

Agriculture:

Question de M. Coulnaud. — Ajournement.

Finances et affaires économiques:

Question de M. Durand-Réville. — Ajournement.

6. — Retrait de l'ordre du jour d'une proposition de loi.

7. — Répartition de l'abattement global opéré sur le budget des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Albert Lamarque, rapporteur spécial de la commission des finances; Denvers, Loison, Bertaud, Christian Pineau, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Héline.

Passage à la discussion de l'article unique.

MM. le ministre, le rapporteur, Léo Hamon, Alex Roubert, Denvers, Le Basser.

Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

8. — Répartition de l'abattement global opéré sur le budget de l'aviation civile et commerciale. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: M. Albert Lamarque, rapporteur spécial de la commission des finances.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

9. — Répartition de l'abattement global opéré sur le budget de la présidence du conseil (ravitaillement). — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Fléchet, rapporteur spécial de la commission des finances; Primet, Paul Devinat, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; Georges Laffargue, Merle.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

10. — Répartition de l'abattement global opéré sur le budget de l'industrie et du commerce. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: M. Marrane, rapporteur spécial de la commission des finances.

Passage à la discussion des articles.

Adoption des articles 1er et 2 et de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

11. — Rappel au règlement.
M. Durand-Réville.

12. — Dépôt de propositions de résolution.

12. — Dépôt de rapports.

13. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. RENE COTY,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la précédente séance a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE

M. le président. M. Pierre Boudet s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

— 3 —

COMMISSION NATIONALE POUR L'EDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE

Représentation du Conseil de la République.

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. le secrétaire général de la commission nationale pour l'éducation, la science et la culture demande au Conseil de la République de procéder à la désignation de deux de ses membres chargés de le représenter au sein de cette commission.

En conséquence, conformément à l'article 19 du règlement, j'invite la commission de l'éducation nationale à bien vouloir présenter deux candidatures et à remettre à la présidence, dans le moindre délai, le nom de ses candidats.

Il sera procédé à la publication de ces candidatures et à la nomination des représentants du Conseil de la République dans les formes prévues par l'article 16 du règlement.

— 4 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la défense nationale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition des abattements globaux opérés sur le budget de la présidence du Conseil par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (n° 332, année 1949) dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 5 —

REPONSE DES MINISTRES A DES QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse des ministres à des questions orales.

INCONVÉNIENTS DE LA TUTELLE IMPOSÉE A LA VILLE DE PARIS

M. le président. I. — M. Jacques Debû-Bridel expose à M. le président du conseil que la lenteur et la lourdeur de l'appareil administratif paralysent en fait la gestion des intérêts de la ville de Paris, entraînant toujours des retards et des suppléments de dépenses quand il s'agit de travaux et provoquant parfois de graves accidents ; qu'il résulte sans équivoque des réponses faites, tant par M. le ministre de l'intérieur les 8 et 22 mars 1949 au Conseil de la République que de celles fournies par M. le préfet de police (B. M. O. du 9 mars 1949), que l'incendie des Halles centrales de janvier 1949 a eu, comme celui de juillet 1947, pour cause première la lenteur apportée par les autorités de tutelle à autoriser les mesures de sécurité délibérées par le conseil municipal de Paris; que les délais prolongés apportés à l'approbation, tant du budget que des délibérations du conseil municipal, mettent une fois de plus en évidence les inconvénients du régime de tutelle imposé à la ville de Paris, seule cité de France privée des libertés municipales prévues par la loi du 5 avril 1884; et demande, en attendant que soit enfin résolu ce problème qui tient tant à cœur à la population de la capitale, quelles mesures il compte prendre pour hâter l'approbation des résolutions adoptées par le conseil municipal de Paris.

La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat à l'intérieur.

M. Raymond Marcellin, *sous-secrétaire d'Etat à l'intérieur.* Dans la première partie de sa question, M. le sénateur Debû-Bridel critique la lenteur et, suivant ses propres termes, la lourdeur des autorités de tutelle dans l'approbation des délibérations du conseil municipal.

Malgré ses critiques, je tiens cependant à souligner l'effort qui est fait au ministère de l'intérieur pour approuver aussi rapidement que possible les décisions importantes de l'assemblée municipale. Le ministère de l'intérieur a donné des instructions depuis déjà très longtemps au préfet de la Seine, pour que, lorsqu'une délibération très importante a été discutée par le conseil municipal, cette délibération soit immédiatement transmise au ministère de l'intérieur avec les documents budgétaires afférents, afin qu'elle reçoive une suite sans aucun délai.

En ce qui concerne plus spécialement — et c'est l'objet de la seconde partie de la question de M. le sénateur Debû-Bridel — les incendies survenus aux Halles centrales, il n'est pas conforme à la vérité de dire qu'il y a eu là une carence des autorités de tutelle. Déjà — et je l'ai signalé au cours de ma première réponse — le préfet de la Seine a répondu dans le *Bulletin municipal officiel* du 9 mars 1949 et a donné des explications à ce sujet.

L'ensemble des travaux d'entretien n'a pu être entrepris en 1948 pour la raison du manque de matériaux. L'administration préfectorale a, en effet, reçu en tout et pour tout 470 tonnes de ciment et 45 tonnes d'acier en 1948; elle a affecté ces quantités par priorité, comme c'était normal, à la remise en état du pavillon XI qui avait été détruit par l'incendie de 1947. Maintenant, la vente du ciment et de l'acier est redevenue libre. Il n'existe donc plus aucune raison de différer l'accomplissement des travaux. Aussi, par décision du 31 janvier 1949, le préfet de la Seine a donné à ses services d'architecture toutes les autorisations nécessaires pour faire ces travaux d'entretien et de sécurité.

En outre, je tiens à signaler que le service de surveillance est actuellement exercé d'une façon extrêmement sérieuse. De jour comme de nuit, des rondes sont effectuées toutes les heures et demie et, en plus, un service permanent vient d'être installé et il fonctionne régulièrement depuis plusieurs semaines.

J'attire également l'attention du Conseil de la République sur une amélioration qui a été apportée depuis la discussion des différentes questions orales, notamment après la dicussion de la question qui avait été posée par M. le président de la commission de l'intérieur du Conseil de la République. Le préfet de police et le préfet de la Seine ont pris un arrêté aux termes duquel le stockage des emballages est maintenant réglementé. Ces emballages sont entreposés dans un hangar de la place Beaubourg. Il ne reste dans les Halles que les emballages correspondant à une journée de travail.

Telles sont les améliorations qui ont été apportées depuis les explications que j'ai eu l'honneur de donner au Conseil de la République au cours des dernières séances.

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debrû-Bridel. Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, j'ai le regret de vous dire que vous êtes mal informé (*Mouvements divers.*) La question que je vous avais posée a trait essentiellement aux lenteurs des autorisations données par les autorités de tutelle aux délibérations du conseil municipal de Paris et à la lourdeur de votre appareil administratif.

Vous me dites que le ministère de l'intérieur fait un effort considérable pour rendre plus rapides ces autorisations. Je veux bien le croire. Mais je suis forcé de constater que la lenteur n'en demeure pas moins considérable et qu'elle est cause, dans le cas précis, de l'incendie des Halles. Le sinistre est dû au retard des mesures qu'il fallait prendre.

Vous faites état d'un débat qui s'est déroulé devant le conseil municipal au mois de mars. J'ai le regret de vous dire que la question est revenue devant le conseil municipal le 6 avril de cette année. Dans sa réponse, M. le préfet de la Seine, auquel j'aurais plaisir à rendre hommage si je ne craignais de le compromettre... (*Sourires.*)

M. le préfet de la Seine déclarait qu'il avait fait le nécessaire pour passer immédiatement à l'exécution d'une délibération et d'un vote de crédits par le conseil municipal, qui dataient du mois de juillet 1948, mais qui avaient reçu, « plus tard », l'approbation des autorités de tutelle. Ce « plus tard » a sonné étrangement à mes oreilles et j'ai demandé, dans une inter-

vention fort brève, à M. le préfet de la Seine, de bien vouloir spécifier la nature de ce « plus tard ». Voilà exactement la réponse qu'il m'a faite:

« L'autorisation fut donnée au mois de janvier 1949, c'est-à-dire exactement avec un retard de sept mois. »

Et le préfet de préciser qu'il s'était heurté à des difficultés avec les autorités de tutelle pour le financement de l'opération. Les autorités de tutelle, les autorités du ministère des finances, voulaient, en effet, inclure les crédits demandés dans un programme de financement des travaux.

Et puisque nous en sommes sur la lenteur et le retard de ces approbations des autorités de tutelle, et que nous faisons allusion au financement des travaux voté, lui aussi, en juillet, par l'assemblée municipale élue de Paris, nous devons constater que, là encore, aucune autorisation ne nous a été donnée.

Nous sommes cette fois en face d'un retard de neuf mois, et nous allons être dans la situation paradoxale d'être obligés de payer bientôt des indemnités de chômage parce que les autorités de tutelle n'appliquent pas en temps utile le programme de travaux arrêté par les élus de la ville.

Il y a là un état de choses qui fonctionne au détriment des électeurs et des contribuables parisiens.

Je pourrais citer bien d'autres cas, ne serait-ce que cette autorisation que nous attendons toujours pour payer l'indemnité départementale que nous avons votée en faveur des instituteurs du département de la Seine, car nous ne prétendons pas défendre les instituteurs publics de l'école laïque par des phrases, mais en demandant les rétributions auxquelles ils ont droit.

Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, si nous étions en matière civile, j'invoquerais l'article 450 du code civil qui déclare que le tuteur doit agir en bon père de famille et nous sommes forcés de constater, en la matière, que notre tuteur agit au détriment des intérêts de son pupille, la ville de Paris.

C'est une destitution de tutelle que nous demandons. Cette demande ne date pas d'aujourd'hui, elle n'émane pas de tel ou tel groupement politique. Depuis que la ville de Paris subit la loi de 1871 qui est en l'espèce une sanction prise contre la capitale de la France à cause du sursaut, révolutionnaire peut-être, mais patriotique certes aussi de la commune de Paris, nous n'avons jamais pu obtenir les franchises municipales accordées à toutes les communes de France par la loi du 4 avril 1884.

Je ne veux pas alourdir ce débat. Il faut rappeler pourtant que cette injustice fut stigmatisée par Georges Clemenceau, à la tribune de l'Assemblée nationale, et les débats et les votes des conseils municipaux de Paris en 1884, en 1891, en novembre 1886, le 3 juillet 1887, le 18 décembre 1889, le 23 janvier 1897 et en 1909, où fut voté un projet des élus de la ville de Paris qui groupait des représentants de tous les partis politiques.

Voyez-vous, toute la capitale réclame la fin de cette tutelle qui ne se justifie pas, elle demande les libertés et franchises municipales, et là nous vous faisons toucher du doigt à quel point cette tutelle est préjudiciable aux intérêts de la ville. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

M. le président. Conformément à l'article 90 du règlement, je constate que le débat est terminé.

BRUITS DE COMPLOT
PENDANT LA PÉRIODE ÉLECTORALE

M. le président. M. Jacques Debû-Bridel demande à M. le ministre de l'intérieur dans quelles conditions ont pris naissance et ont été répandus les bruits d'un prétendu complot imputé à un groupement politique et qui devait éclater dans la nuit du 20 mars 1949; sur quelles instructions les fonctionnaires de la police ont participé à cette manœuvre politique, en pleine période électorale; enfin, quelles mesures il a prises ou compte prendre à l'égard des responsables de cette manœuvre dont le ridicule ne saurait faire oublier le caractère odieux.

La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Jules Moch, *ministre de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, je m'excuse que des obligations à remplir dans les deux assemblées m'ont obligé de demander à M. le sous-secrétaire d'Etat à l'intérieur de répondre à la première question et me félicite d'arriver à temps pour répondre à la seconde, non pas que j'attache aux événements visés dans cette question une importance considérable, mais parce que, si je n'avais pas été là, on aurait peut-être essayé de déduire de mon absence des causes ou des raisons qui n'auraient pas été réelles.

La question de l'honorable M. Debû-Bridel se divise en trois parties. La première est la suivante: « Dans quelles conditions ont pris naissance et ont été répandus les bruits d'un prétendu complot imputé à un groupement politique et qui devait éclater dans la nuit du 20 mars 1949 ? »

A cette première question, je répondrai qu'en l'état actuel des enquêtes, il semble que de tels bruits, qui d'ailleurs se répandent périodiquement, ne reposaient sur aucun fondement sérieux et n'ont été accompagnés d'aucun commencement d'exécution notable.

L'activité de certains « personnages », pour employer une expression à la mode, paraît jusqu'à présent s'être bornée à des conciliabules sans portée pratique, à la diffusion de fausses nouvelles, à des agitations inconsidérées qu'il importe certes de surveiller et de réprimer, le cas échéant, mais qu'il n'y a pas lieu de prendre trop au sérieux, et qui ne laissent pas l'idée d'un grand complot contre la République.

Contrairement à ce que paraît croire M. Debû-Bridel, d'après l'énoncé de sa question, aucun groupement politique particulier ne se voyait attribuer la responsabilité de ce soi-disant complot.

Je passe maintenant à la deuxième partie de la question; « Sur quelles instructions les fonctionnaires de la police ont-ils participé à cette manœuvre politique en pleine période électorale ? »

En ce qui me concerne, les bruits en question ont été portés à ma connaissance au début de l'après-midi du dimanche du premier tour de scrutin, très exactement au moment où, ayant rempli mon devoir électoral à Sète, j'atterrissais sur l'aérodrome du Bourget et faisais rentrer l'avion que je venais de ramener de Montpellier à Paris. C'était donc à une heure telle que, même si ce bruit s'était répandu, il ne pouvait plus avoir aucune influence sur les élections en cours.

Je sais bien que le préfet de police, ainsi que cela résulte des déclarations qu'il a faites à l'assemblée municipale, avait été saisi des mêmes bruits la veille, mais nous n'avions pas été en liaison et il ne leur avait pas attaché une importance suffisante pour m'alerter téléphoniquement ou radiotélégraphiquement à Montpellier.

S'il y a eu manœuvre politique, il y a lieu de croire qu'elle a été fort discrète car, à part les soi-disant initiés, personne n'en avait connaissance.

En fait, ces rumeurs sont restées totalement inconnues du public jusqu'à la parution, le 21 mars, c'est-à-dire après le premier tour, d'un article dans un quotidien parisien du matin — qui fut, par la suite, repris par l'ensemble de la presse — mettant en cause un fonctionnaire de la préfecture de police.

Par conséquent, influence électorale rigoureusement nulle. C'est ma réponse à la deuxième partie de la question.

En ce qui concerne la troisième partie de la question ainsi conçue: « Quelles mesures le ministre de l'intérieur a prises ou compte prendre à l'égard de cette manœuvre dont le ridicule ne saurait faire oublier le caractère odieux ? », je peux répondre que, dans la mesure où des fonctionnaires de la sûreté nationale, de la préfecture de police ou d'autres administrations civiles ou militaires, se sont laissé entraîner par des irresponsables à contribuer à la propagation de telles rumeurs, une enquête est en cours qui permettra de prendre à leur égard des sanctions méritées.

Je puis indiquer au Conseil de la République que, d'ores et déjà, deux commissaires, l'un de la préfecture de police, l'autre de la sûreté nationale, sont suspendus en attendant de comparaître devant un conseil de discipline qui me soumettra des propositions de sanctions.

Sur un plan plus général, je voudrais indiquer à M. Debû-Bridel, à mots couverts — et je le préviens que je n'en dirai pas plus car je suis assez maître de ma parole — que l'enquête se poursuit pour déterminer si, derrière les agitations inconsidérées auxquelles il a fait allusion, ne se dissimuleraient pas soit des manœuvres de provocation, soit une conjuration vraiment par trop enfantine.

Dans l'un et l'autre cas, je demande très instamment à M. Debû-Bridel et au Conseil de la République de ne pas grossir des incidents que je ne veux pas transformer en un complot sensationnel, car j'estime que leur caractère essentiel est le ridicule. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel.

•

M. Jacques Debû-Bridel. Monsieur le ministre, je commencerai par vous remercier d'être venu répondre à la question que je

vous pose au nom du rassemblement du peuple français.

Nous ne désirons pas non plus grossir, ni prendre au tragique une affaire qui, heureusement, n'a pas eu de suite, grâce au sang-froid et à la discipline des compagnons du rassemblement français.

Un de nos grands éditeurs me disait l'autre jour que, dans la crise actuelle de la librairie, un seul genre littéraire résistait et florissait: le roman policier.

Monsieur le ministre de l'intérieur, si vos services ou vous-même occupiez vos loisirs à écrire des romans policiers...

M. le ministre. Cela supposerait que nous avons des loisirs.

M. Jacques Debû-Bridel. ...ne serait-ce que pour vous reposer du travail de haute mathématique que constitue l'établissement des statistiques aux élections cantonales, nul doute que nous nous en féliciterions. (*Rires et applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

Seulement, ce qui nous inquiète un peu — nous ne vous mettons pas en cause, monsieur le ministre — c'est que vos services, vos polices ont un goût très prononcé pour vivre des complots politiques. Le complot est à la mode.

Nous avons connu, à l'orée de notre mouvement, un complot qui avait adopté la couleur de l'avenir, de l'espérance : c'était le fameux plan bleu. (*Exclamations.*)

M. Charles Brune. C'est le vert qui est la couleur de l'espérance!

M. Jacques Debû-Bridel. Le bleu aussi: le ciel est bleu. (*Sourires.*)

M. le président. Des couleurs, ne discutons pas!

M. Jacques Debû-Bridel. Il n'en est pas moins vrai que nous voici en face d'un nouveau complot auquel vous ne paraissez pas attacher beaucoup d'importance et dont vous dites qu'il s'agit d'une manœuvre qui a été définitivement réglée le jour même des élections et qui ne pouvait pas avoir d'influence électorale: soit!

Mais, monsieur le ministre de l'intérieur, vous n'êtes pas sans savoir que les élections cantonales ont deux tours et que si, par malheur, certains éléments jeunes, certains garçons excités avaient été entraînés par vos provocateurs, si, par hasard, on était passé aux faits, si le sang avait coulé (*Murmures*), s'il y avait eu quelques incidents, c'était là un thème admirable à invoquer pour illustrer la guerre sur les deux fronts! Un de ces thèmes que les journalistes de la IIIe Force qui vous aiment bien, comme M. Gabriel Robinet, auraient monté en épingle et dont ils auraient su tirer, je pense, avantage contre nous en matière électorale.

Le préfet de police, dans la réponse qu'il nous faisait au conseil municipal, a placé l'affaire sur le terrain parisien. Un haut fonctionnaire de la préfecture de police est, à l'heure actuelle, suspendu. Mais il faut bien dire que si la préfecture de police a été avertie, elle le fut par la discipline, l'honnêteté et le loyalisme d'un fonctionnaire de cette préfecture que l'on soupçonne d'avoir des sympathies pour le rassemblement du peuple français.

Mais d'autres provocations ont eu lieu. Cette histoire, monsieur le ministre, vaut de l'or! Il y eut, boulevard Suchet, de nombreuses réunions. L'un après l'autre, des hommes que l'on soupçonne d'amitié, de sympathie pour le R. P. F., ne serait-ce qu'à cause de leur attitude particulièrement énergique pendant la Résistance, ont été « contactés », pour reprendre un terme qui nous était cher, au nom d'un chef d'état-major mystérieux. Le complot était, en effet, grotesque et ridicule, et le préfet de police pouvait dire que dans cette étrange affaire, la bouffonnerie primait le sérieux. Il s'agissait, en effet, de porter le général de Gaulle à l'Elysée et de vous confier, si mes renseignements sont exacts, la présidence du conseil. (*Rires.*)

M. Georges Laffargue. Que devenons-nous dans cette affaire ?

M. le ministre. Cela marque le sérieux de ce complot.

M. Jacques Debû-Bridel. Le zèle de vos polices n'en demeure pas moins inquiétant, car l'affaire a singulièrement débordé le cadre parisien. Les provocateurs dont nous parlons ont agi en province. On a alerté, à Marseille, un de nos amis pour le faire revenir à Paris, on en a alerté en Alsace, dans la Sarthe; je pourrais, si je n'avais pas que cinq minutes, vous apporter de nombreuses précisions. Du reste, puisque l'enquête se poursuit, je pense que vous serez averti.

Affaire bouffonne, affaire ridicule, mais affaire grave quand même.

Monsieur le ministre, nous devons aujourd'hui prendre date. On ne sait pas ce que les événements peuvent nous réserver. On ne sait pas ce que de telles manœuvres auprès de jeunes, auprès d'éléments plus ou moins ardents, peuvent provoquer. Vous devez prendre les mesures nécessaires pour que de tels faits ne se renouvellent pas, car si demain le sang français coulait... (*Interruptions à gauche et à l'extrême gauche.*)

Mais oui, c'est vite fait.

...si demain des événements graves devaient en être la conséquence dans une manifestation ou dans une autre, où seraient les responsables ? Vous avez reconnu vous-même que l'on ne pouvait imputer ces manœuvres à aucun groupement politique.. Donc le R. P. F. n'est certainement pas en cause. Nous en prenons acte.

M. le ministre. Ne me faites pas dire plus que je n'en ai dit.

M. Jacques Debû-Bridel. Nous tenons à vous indiquer, conformément à la lettre que notre secrétaire général vous a adressée, que nous dégageons complètement et entièrement le Rassemblement du peuple français de telles histoires. Nous devons dénoncer, et nous le faisons, les manœuvres de certains agents provocateurs. Nous n'avons rien de commun avec eux et nous ne voulons pas tomber dans le piège que l'on nous tend.

Je profite de l'occasion pour rendre hommage à tous nos compagnons, au sang-froid, à l'intelligence dont ils ont fait preuve en restant fidèles au mot d'ordre que nous leur avons donné, qui était la lutte pour la revision de la Constitution sur le terrain des institutions républicaines. (*Applaudissements sur les bancs des groupes d'action démocratique et républicaine et divers bancs au centre et à droite.*)

Monsieur le ministre de l'intérieur, nous avons en commun quatre ans de lutte contre la Gestapo, contre la dictature des polices. Nous avons donc le droit de vous demander de prendre toutes mesures nécessaires pour ne pas affliger la IVe République qui nous est chère de je ne sais quelle dictature policière à base de provocation. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre un mot à M. Debû-Bridel, d'une part pour lui indiquer que je prends acte du respect de la légalité tel que le rassemblement du peuple français vient de le proclamer à cette tribune (*Très bien! à gauche et au centre*), et d'autre part pour l'assurer que tout fonctionnaire dont la participation à la bouffonnerie dont il a été question aura été prouvée sera très sérieusement et très sévèrement sanctionné. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Conformément à l'article 90 du règlement, je constate que le débat est terminé.

EXTENSION DE LA FIÈVRE APHTEUSE

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre de l'agriculture à une question orale de M. Pierre Couinaud.

Mais M. le ministre de l'agriculture, retenu à l'Assemblée nationale par la discussion de son budget, s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

En conséquence, la réponse à la question de M. Couinaud est reportée à une séance ultérieure.

GROUPEMENTS NATIONAUX D'ACHATS DES PRODUITS COLONIAUX

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre des finances et des affaires économiques à une question orale de M. Luc Durand-Réville. Mais en l'absence de M. le ministre des finances, il y a lieu de reporter également à une séance ultérieure la réponse à la question de M. Durand-Réville.

— 6 —

RETRAIT DE L'ORDRE DU JOUR D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938, relatif à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins (nos 222 et 283, année 1949).

M. Yves Jaouen. Je demande la parole.

M. le président. La proposition de loi dont il s'agit a été inscrite à l'ordre du jour sous réserve qu'il n'y ait pas débat. Si vous demandez la parole, je suis obligé, en conséquence, de retirer la proposition de l'ordre du jour.

M. Yves Jaouen. Je désire présenter des observations et déposer des amendements sur cette proposition de loi.

M. le président. Dans ces conditions la proposition est retirée de l'ordre du jour. Elle viendra en discussion à une date qui sera fixée par la conférence des présidents, puis approuvée par l'Assemblée.

— 7 —

REPARTITION DE L'ABATTEMENT GLOBAL SUR LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget des travaux publics, des transports et du tourisme par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948. (N°s 208 et 299, année 1949.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Le Vert, conseiller technique au cabinet du ministre des finances et des affaires économiques,

Tissier, directeur général des impôts,

Allix, directeur de la comptabilité publique,

Gregh, directeur du budget,

Delouvrier, directeur général adjoint des impôts,

Blot, directeur-adjoint à la direction générale des impôts,

Gibelin, directeur-adjoint à la direction de la comptabilité publique,

Masselin, directeur-adjoint à la direction du budget,

Jaillet, administrateur à la direction générale des impôts,

Laffitte, administrateur à la direction générale des impôts,

Triquera, administrateur à la direction générale des impôts,

Renaud, sous-directeur à la direction du personnel et du matériel,

Bondoux, administrateur civil à la direction du personnel et du matériel,

Derrien, administrateur civil à la direction du budget,

Ebner, administrateur civil à la direction du budget.

MM. Granier, administrateur civil à la direction du budget,

Lecarpentier, administrateur civil à la direction du budget,

Mascard, administrateur civil à la direction du budget,

Martial-Simon, administrateur civil à la direction du budget,

Martinet, administrateur civil à la direction du budget,

Roger, administrateur civil à la direction du budget,

Rossard, administrateur civil à la direction du budget,

Schwall, administrateur civil à la direction du budget,

Mas, administrateur civil à la direction du budget,

Colin, secrétaire d'administration à la direction du budget,

Gerin-Roze, secrétaire d'administration à la direction du budget,

Hiernard, secrétaire d'administration à la direction du budget,

Pierson, secrétaire d'administration à la direction du budget.

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Orand, chargé de mission au cabinet du ministre,

Dorges, directeur général des chemins de fer et des transports,

Renaud (Bernard), directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale,

Rumpler, directeur des routes,

Peltier, directeur des voies navigables et des ports maritimes,

Ingrand, commissaire général au tourisme,

Artaud-Macari, chef de cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,

Guillerand, chef du service de l'administration générale et du personnel au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale,

Ellia, sous-directeur au commissariat général au tourisme,

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Albert Lamarque, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, mes chers collègues, j'ai à vous présenter, au nom de la commission des finances, le projet de budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'année 1949.

Il s'élève à 51.742.882.000 francs, après avoir subi un abattement de 3.005.950.000 francs. Une discussion à l'Assemblée nationale a valu un nouvel abattement de 46.103.000 francs.

Aussi bien, mes chers collègues, mon rapport a été distribué et je voudrais simplement faire porter mes observations sur un ou deux points essentiels de ce budget.

D'abord, sur les routes. La dotation du chapitre des routes s'élève, dans le budget de 1949, à 17 milliards. Que peut indiquer un chiffre pareil et que représente-t-il ? Il est nécessaire de se reporter à ce qui existait avant la guerre, en 1939, en nous rappelant que nous étions très fiers de notre réseau national, un réseau national dont l'entretien coûtait 1 milliard par an et qui permettait de revêtir l'ensemble de la superficie, à raison de 20 ou 25 p. 100.

En 1948, c'est-à-dire l'année dernière, on a appliqué à notre réseau routier un total de crédit de 11 milliards, alors qu'il en aurait fallu 22 pour avoir un chiffre correspondant exactement au crédit de 1938.

Cette année, en 1949, on accorde à notre réseau routier un total de crédits de 17 milliards, alors qu'il en aurait fallu 28 pour avoir un ensemble de crédits correspondant au milliard de l'année 1938. Ces chiffres indiquent parfaitement quelle est la situation présente et que, quel que soit l'effort des ponts et chaussées, un vieux corps de l'Etat auquel en passant il peut nous être permis de rendre hommage pour son dévouement, sa conscience et son savoir technique, quel que soit présentement l'effort des ponts et chaussées, étant donné les crédits qui sont mis à sa disposition, notre réseau routier ne cesse pas de se détériorer et de dépérir.

Les restrictions budgétaires que nous sommes en train de souligner ne représentent pas des économies, elles ne sont que des économies apparentes, des économies qui coûtent cher, car, quand le délabrement de notre réseau routier aura atteint son point maximum et que nous serons dans l'obligation de nous livrer à des travaux d'urgence, l'ensemble des crédits que nous serons alors obligés de dépenser sera bien supérieur à l'entretien courant et aux dépenses que nous aurions effectuées pour tenir chaque année notre réseau dans un état normal d'entretien. (*Très bien!*)

En ce qui concerne l'équipement et le perfectionnement du réseau, la situation est la même. On avait prévu, lors de la libération, un vaste programme, un programme de 175 milliards, mais la pénurie de crédits budgétaires a obligé à réduire le rythme des travaux, à en supprimer un grand nombre dans des conditions telles qu'on se livre exclusivement à des travaux importants, certes, mais à des travaux limités, comme ceux de la route Nord de Marseille, du tunnel de la Croix-Rousse de Lyon, de l'amélioration de quelques sorties de Paris et de la suppression de quelques passages à niveau.

Les routes, les transports et le tourisme constituent une branche incontestable de notre activité et de notre richesse, et les crédits que nous pouvons dispenser sur un chapitre de cette nature ne sont pas des crédits stériles et inertes. Ce sont, au contraire, des crédits créateurs et rentables. C'est la raison pour laquelle — et tout à l'heure nous en parlions avec les membres de la commission des transports — nous demandons, à l'heure actuelle, à M. le ministre de bien vouloir se pencher sur ce sujet, d'établir un programme qui sera un véritable programme technique et financier, de façon à donner à notre pays un réseau routier qui convienne, véritablement, à la situation.

En ce qui concerne les crédits, je dois faire état d'une proposition qui s'était manifestée: la création d'une caisse autonome des routes qui aurait été alimentée par le produit des taxes sur les carburants, produit qui doit s'élever, à l'heure actuelle, à au moins une cinquantaine de milliards. Nous ne pouvons pas oublier que lorsque ces taxes ont été créées, on leur avait fixé, en somme, une destination, on avait indiqué qu'elles seraient réservées, précisément, à l'amélioration et au perfectionnement de notre réseau routier.

A l'heure actuelle nous n'en sommes pas là, mais une caisse de cette nature pourrait être alimentée par les taxes auxquelles je viens de faire allusion et une partie pourrait servir à l'entretien, une autre partie à la garantie des emprunts que l'on pourrait contracter pour l'équipement et pour l'amélioration.

Il existe une tendance qui est hostile au disloquement, au démembrement du budget général en une infinité de petits budgets autonomes, où le contrôle devient pour ainsi dire impossible.

Cependant, quels que soient les moyens que l'on emploiera, qu'il s'agisse d'une intervention ou d'une autre, ce que nous demandons à l'heure actuelle au nom de la commission des finances et au nom de la commission des transports, c'est que l'on fasse l'effort indispensable et impérieux pour mettre notre réseau routier au niveau de nos besoins et au niveau de notre réputation. (*Applaudissements.*)

Le second point que je veux aborder concerne la Société nationale des chemins de fer français. Celle-ci marque également un mouvement important de crédits et le versement, à son profit, d'une somme de 8.120 millions pour combler son déficit d'exploitation, ou plutôt une partie de ce déficit.

Je dirai qu'il ne s'agit pas, à ce moment-là, d'une subvention, de caractère absolu, mais d'une compensation que l'on donne à la Société nationale des chemins de fer français, en contre-partie de sa perte de recettes, perte provenant de l'octroi de tarifs réduits à certaines catégories: les militaires, les familles nombreuses et les abonnements ouvriers.

Il ne s'agit pas, par conséquent, d'un déficit global et d'une participation de l'Etat à ce déficit, mais d'une participation dans des conditions nettement déterminées pour compenser, je le répète, des pertes de recettes enregistrées par la S. N. C. F.

Je pourrais dire, puisque je parle de la S. N. C. F. et parce que des critiques nombreuses sont intervenues au moment de nos débats sur les investissements — critiques, d'ailleurs, qui, comme toutes celles qui émanent de cette Assemblée, sont imprégnées du souci et de la passion du bien public — qu'à l'heure actuelle, la S. N. C. F., que l'on présente dans lesdites critiques comme une sorte de symbole des nationalisations, que nous ne sommes pas réfractaires à cet état d'esprit et à considérer précisément cette S. N. C. F. comme un symbole de la nationalisation, puisque je viens de me servir de ce terme.

Nous pouvons également constater que si, dans l'opinion publique, il y a certains courants d'hostilité contre les nationalisations, nous pouvons retenir que l'opinion publique, parce qu'elle n'est pas aveugle et parce qu'elle ne manque pas de jugement, rend précisément hommage à la S. N. C. F. Elle sait ce qui est resté de la S. N. C. F. après la guerre et ce qu'elle est devenue grâce à des efforts persévérants, patients et intelligents qui ont mis, incontestablement, notre réseau en mesure de faire face aux besoins de la population. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Je voudrais dire également que, de ce côté, notre hommage va à toutes les catégories du personnel, à toute la hiérarchie. (*Nouveaux applaudissements.*)

Je voudrais appeler l'attention de M. le ministre sur un point: je lisais, dans les comptes rendus des débats de l'année dernière que, lors des opérations de reclassement, on avait laissé de côté environ une centaine d'agents appartenant aux catégories les plus subalternes. Je demande au ministre si un effort de relèvement a été fait en leur faveur et si, par conséquent, l'ensemble du personnel a reçu les satisfactions auxquelles il pouvait s'attendre.

L'hommage que nous lui rendons est d'autant plus mérité que l'effectif de ce personnel représente, à l'heure actuelle, 40.000 membres de moins qu'en 1938, pour un trafic supérieur de 25 p. 100 et un parc général de matériel inférieur de 30 p. 100. C'est pourquoi nous avons le droit de défendre une organisation et un grand service de l'Etat; elle nous paraît répondre aux besoins de notre population. (*Applaudissements à gauche.*)

Je dirai d'ailleurs que l'exploitation de la S. N. C. F. paraît présentement rassurante. Si les chiffres que j'ai pu recueillir sont exacts, il manquerait environ 2 ou 2,5 p. 100 des recettes pour équilibrer les dépenses et pour avoir une exploitation normale. Quand on considère qu'il s'agit d'un budget général de 330 milliards, et quand on rapproche des chiffres de cette nature, on se trouve bien loin de ce qu'indiquent certains journaux ou certains racontars en parlant d'un déficit de 30 à 40 milliards.

Au surplus, nous avons appris récemment que M. le ministre des travaux publics a demandé à la Société nationale des chemins de fer français de réduire ses dépenses de 12 milliards. Nous pensons donc — M. le ministre pourra sans doute nous le dire — que la gestion de la Société nationale des chemins de fer français se présente dans des conditions à peu près normales et qu'elle constitue, je n'hésite pas à le dire, une grande victoire, celle d'une exploitation à la fois nationale et indépendante. Avec les investissements nombreux que nous venons de voter et qui sont destinés à cette société, nous avons l'impression que la Société nationale des chemins de fer français va devenir un instrument merveilleux capable de servir la renaissance française.

Le troisième point que je voudrais examiner devant vous est celui du tourisme, puisqu'aussi bien cette question également ressortissait à mon budget. Il est devenu un truisme de dire que le tourisme est une des principales industries, qu'il est un des éléments essentiels de notre prospérité et de notre prestige.

Le tourisme a besoin de faire circuler les hommes et les capitaux, que les conditions de sa prospérité sont basées sur ses éléments de circulation par mer, par air et par terre. Nous savons, précisément, le mal cruel qui a été causé à ce potentiel par la guerre: notre marine marchande amputée environ de la moitié de ses paquebots, notre Société nationale des chemins de fer français ayant perdu 25.000 voitures, notre parc de transport touristique à peu près anéanti!

En ce qui concerne nos possibilités d'accueil, sur les 800.000 chambres que nous avions à la disposition du tourisme, 25.000 ont été sinistrées complètement, 140.000 ont été sinistrées partiellement, et le reste a souffert incontestablement d'une usure anormale. Nous nous sommes félicités l'année dernière de l'afflux des touristes que nous avons enregistré: 1.600.000 qui ont apporté à notre pays 25 à 30 milliards. Nous sommes encore loin sans doute des réalisations du plan Monnet qui prévoyait trois millions de touristes, le double de ce que nous avons enregistré en 1948. Nous avons donc, sur ce point, un effort considérable à accomplir.

Il faudra y pourvoir en faisant valoir nos sites et stations, en les équipant et les embellissant, de façon à attirer les étrangers dans notre pays et à leur permettre de l'admirer.

Il n'y a pas que le tourisme étranger qui nous intéresse; il y a aussi le tourisme intérieur. C'est celui sur lequel je voudrais m'appesantir un instant. Le tourisme intérieur, il y a un dizaine d'années, était pratiqué uniquement par les classes aisées et riches de notre population.

Il a fallu Léo Lagrange, un ministre social et réformateur et un grand patriote, puisqu'il a été tué devant l'ennemi, pour créer ce que nous appelons, aujourd'hui le tourisme populaire qui nous tient à cœur.

Il est pratiqué par les jeunes gens sous la forme du camping; mais il reste à l'organiser pour les adultes, les hommes, les femmes et les familles, dans des conditions telles qu'il puisse être également pratiqué normalement; et je crois que ces familles ne rechercheront pas les fêtes des casinos, mais se dirigeront de préférence vers les campagnes, vers les lieux tranquilles.

C'est de ce côté que nous demandons — puisqu'un centre national du tourisme vient d'être créé dont la mission est de coordonner les divers aspects et les diverses formes du tourisme — qu'un effort soit fait.

Ce centre orientera ces familles. Considérant que certains centres, certaines régions et certaines stations, comme la Côte d'Azur et la Côte d'Argent, sont, à l'heure actuelle, saturées de visiteurs et de touristes, nous pensons qu'il est nécessaire de créer un pouvoir attractif en faveur de certains autres sites et stations de notre pays, de façon à éparpiller les touristes, à les faire circuler dans toutes les régions du pays, à en augmenter l'attrait et à accroître, par conséquent, le nombre de nos visiteurs.

L'argent que nous aurons dépensé dans ce sens sera incontestablement bien placé. Il servira à la fois l'essor, la prospérité et le renouveau de notre pays. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Mesdames, messieurs, la discussion devant notre Assemblée du projet de loi portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget des tra-

vaux publics, des transports et du tourisme, m'amène, au nom de la commission des transports, des moyens de communication et du tourisme, à émettre un certain nombre d'observations et de considérations que je veux, certes, limiter à quelques points seulement.

J'apporterai également à mes collègues, un certain nombre d'informations susceptibles sans doute de calmer des appréhensions. Auparavant, cependant, et après mon collègue et ami M. Lamarque, rapporteur spécial de la commission des finances, vous me permettrez de dire tout le bien que nous pensons de ce département ministériel, et de ses fonctionnaires, qui constituent un corps d'élite d'une conscience élevée, dévoué à une tâche très difficile, surtout au lendemain d'une guerre qui a profondément limité son champ d'action. (*Applaudissements à gauche.*)

Nous sommes ici un certain nombre d'élus municipaux et cantonaux, qui chaque jour sommes en contact avec des fonctionnaires des ponts et chaussées; chaque jour aussi ceux-ci s'empressent de nous venir en aide et nous en apprécions les rapports. Nous avons aussi à nous réjouir d'une mesure qui autorise dorénavant les fonctionnaires des ponts et chaussées à apporter leurs connaissances techniques aux projets d'ordre municipal. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

C'est un juste et mérité hommage qu'unanimement nous devons rendre à ce personnel du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, de la base au sommet de la hiérarchie des fonctions.

Où prendre, surtout sur un budget de l'ordre de 54 milliards, les 3 milliards d'abattement prévus par la loi des maxima ? Sur les salaires, sur les traitements et indemnités du personnel ? Il n'est pas à nos yeux de sévères compressions possibles. Nous n'y prélevons qu'à peine à p. 100.

Sur les crédits affectés au matériel, aux travaux d'entretien des routes, des voies navigables et des ports, dont le total s'élève, dans le budget, à 24.156 millions de francs, c'est un abattement de 725 millions que nous propose, au nom de la commission des finances, le rapporteur spécial, M. Lamarque. C'est, certes, peu en pourcentage, mais il est à souligner, — et c'est dommage —, que trois postes ont surtout fait les frais de la réduction: 541 millions sur le chapitre de l'entretien des routes, 95.500.000 francs sur celui de l'entretien des voies de navigation intérieure et 57 millions sur le chapitre de l'entretien des ports maritimes.

Nous pensons qu'un abattement de 541 millions sur l'entretien de notre réseau routier est très élevé surtout au moment où nos routes, nos ponts, l'ensemble de nos chemins, qui n'ont reçu depuis des années que peu d'entretien, ont à faire face à un trafic qui va s'accentuant, tant par le nombre des véhicules que par l'augmentation du tonnage et du volume de ceux-ci.

Personne ne niera ici que, dans ce domaine de la voirie, il reste beaucoup à faire pour doter notre pays d'un réseau de routes plus larges, plus rectilignes, plus sûres, bordées de trottoirs indispensables à la sécurité du piéton et du cycliste. En outre, dans un pays comme le nôtre, les belles et bonnes routes, qu'elles soient nationales ou même départementales, ne contribuent-elles pas aussi au développement de notre tourisme ?

Mes chers collègues, permettez-moi d'ouvrir ici une parenthèse pour y placer notre souci de voir appliquer, sinon avec une rigueur excessive du moins avec une intelligente et suffisante fermeté à l'encontre des usagers récalcitrants — c'est-à-dire à l'encontre de ceux qu'on appelle les « chauffards », à l'encontre des piétons ou des cyclistes qui sont des imprudents ou des négligents coupables — la réglementation existante de notre code de la route.

Nous déplorerions sans doute moins d'accidents et aussi moins de victimes. Nous en appelons donc à vous, monsieur le ministre, pour faire dans ce sens le nécessaire rappel auprès de votre collègue au Gouvernement, M. le ministre de l'intérieur.

Toujours à propos des routes, nous croyons utile de signaler à votre attention l'insuffisance de la signalisation et de la présignalisation. Mes chers collègues, il faut que vous sachiez qu'en dehors des crédits affectés à notre réseau routier, par le budget général aujourd'hui en cause, il s'en trouve d'autres; les premiers ne peuvent d'ailleurs pas se séparer des seconds. Nous en retrouvons au titre de la reconstruction et de l'équipement, et c'est heureux. Ils s'élèvent, au titre de la reconstruction, à six milliards; au titre de l'équipement, à deux milliards et demi. Dans ce total général des crédits consentis aux routes et aux ponts, nous apprécions le gros effort entrepris, bien que toujours insuffisant, depuis la libération; nous percevons, là également, le souci de le parfaire aussi rapidement que possible.

J'en viens, maintenant, aux crédits qui intéressent nos ports de commerce et de pêche et qui, au chapitre 331 du budget général, représentent un total de 1.900 millions.

Bien entendu, ces crédits sont, eux aussi, nettement insuffisants, nous en sommes d'accord. En effet, nos installations portuaires, avec leurs digues et leurs jetées de protection contre la mer, avec leurs bassins, leurs quais, leurs formes de radoub et leurs voies d'accès, ont besoin d'un entretien permanent. (*Applaudissements.*)

M. Yves Jaouen. Très bien!

M. Denvers. Cet entretien est, aujourd'hui pour elles d'autant plus onéreux que, durant la guerre, les travaux nécessaires à leur mise en état n'ont pas été entrepris.

Je m'en voudrais, à cet égard, de ne pas souligner une fois de plus devant le Conseil de la République l'effort considérable, gigantesque même, accompli depuis la libération, dû autant à la volonté des ministres qui se sont succédé au ministère des travaux publics, qu'à la compétence de tous nos techniciens — qu'ils se nomment directeurs, ingénieurs en chef ou ingénieurs — et à la discipline et au courage de nos ouvriers pour remettre en activité dans les délais les plus réduits la plupart, voire peut-être la totalité de nos ports maritimes.

La tâche n'est cependant pas terminée. Des travaux de draguage, différés jusqu'ici, sont à entreprendre au plus tôt, afin de ne pas voir s'isoler de la mer bon nombre de nos petits ports de pêche. M. le ministre et ses services le savent et c'est pourquoi je pense qu'ils ne manqueront pas de s'en soucier avec toute l'urgence qui s'impose.

De l'activité de nos ports — que de fois ne l'avons-nous pas dit! — dépend dans une très large mesure le redressement économique de notre pays. Surtout, en 1949, que rien ne vienne entraver la marche des travaux en cours, qu'aucun de nos chantiers ne soit mis, faute de crédits, dans l'obligation de cesser son activité, que les travaux nécessaires d'entretien soient bien vite engagés! C'est le vœu que formule expressément votre commission des transports, des moyens de communication et du tourisme.

Permettez-moi, mes chers collègues, à ce point de mes remarques, d'attirer spécialement l'attention de M. le ministre sur un port que la guerre a déchiqueté. Le port de Dunkerque, malheureuse victime à répétition des faits et événements divers, son voisin, le port de Gravelines-Grand-Port-Philippe, ont récemment connu les effets destructeurs de la mer déchaînée. A Dunkerque surtout, la jetée et les digues de protection n'ont pas résisté à la fureur de la tempête. Des dégâts importants, évalués à plus d'un demi-milliard, sont venus s'ajouter à ceux de la guerre et de l'occupation.

Il ne faudrait pas, dans ce cas — comme d'ailleurs dans tous les cas semblables que nous souhaitons, sans pouvoir, hélas! y faire grand chose, les plus rares possible — que la remise en état des installations endommagées au titre des calamités publiques vienne contrecarrer, par une diminution des crédits prévus, tous les autres travaux d'entretien et de réparation. (*Applaudissements à gauche.*)

Quoi qu'il en soit, il nous faut cependant mesurer à leur importance — pour nous en réjouir d'ailleurs à moins d'être d'une mauvaise fois évidente — les résultats obtenus quatre ans après la fin des hostilités.

Voici quelques chiffres qui doivent vous édifier. Nous sommes aujourd'hui à presque 100 p. 100 du trafic portuaire de 1938 qui atteignait 48 millions de tonnes de marchandises en réception comme en partance. Nous étions à 30 millions de tonnes en 1946, à 36 millions de tonnes en 1947, et, il y a quelques mois, à la fin de l'année 1948, nous avons enregistré un trafic de 45 millions de tonnes dans les deux sens, soit plus de 95 p. 100 de l'activité de 1938.

Pour la pêche, en 1948 on a enregistré 80 p. 100 du tonnage d'avant-guerre; et en 1949, nous atteindrons en cette matière très largement le niveau de 1938.

Retenez qu'au 31 décembre 1948, il a été consacré au profit de nos ports, pour les travaux d'infrastructure 35 milliards, et pour les travaux de superstructure 5 milliards. Il convient de vous indiquer que nous retrouvons dans le budget général des travaux publics, à un autre titre, mais en somme pour atteindre au même but — celui d'accélérer la reconstruction de nos ports, celui de mieux les équiper — un crédit global de l'ordre de 18 milliards — pour les chapitres 805, 909 et 910 — se répartissant ainsi: reconstruction, 300 millions; équipement 2.200 millions. Ce sont là des chiffres suffisamment éloquents et qui traduisent le chemin parcouru dans cette tâche immense, que nous avons encore à poursuivre au profit de nos ports.

Continuons cet effort. Ce sont des dépenses d'une rentabilité incontestable et incontestée, et qui doivent contribuer à faire de la France une puissance maritime de premier ordre. Ce doit être notre fierté et notre ambition de donner à la France la possibilité de se bien placer sur l'échiquier du trafic maritime mondial, à l'heure même où l'on situe au premier plan de nos préoccupations le problème des accords économiques internationaux.

Maintenant j'en arrive, sans vouloir m'y arrêter, puisqu'aussi bien notre rapporteur spécial vous en a dit l'essentiel, — au chapitre des subventions.

C'est bien avec raison et à juste titre que sont opérés sur ces chapitres les abattements les plus substantiels pour satisfaire aux exigences de la loi sur les maxima: 1.700 millions sur la subvention exceptionnelle à la régie des transports parisiens.

De l'intervention de l'Etat dans ce domaine qu'il en soit de moins en moins question. C'est le vœu le plus vif que nous nous permettons de formuler et ce sera heureux, à la fois pour la régie elle-même et pour les ressources budgétaires de l'Etat.

Nous enregistrons aussi un abattement de 15 millions sur les 500 millions que comportait initialement le chapitre 505, subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme. Je ne dirai rien, ni de trop, ni de plus, du rôle que joue dans l'économie générale de notre pays le tourisme français. Chacun en est, ici, parfaitement convaincu. Son développement, bien que déjà notoire, doit se poursuivre. Rien, en dehors même des crédits, ne doit être négligé pour assurer à notre tourisme les éléments les meilleurs à son extension.

A ce propos, je pense qu'il est nécessaire d'appeler votre attention sur une proposition de résolution déposée par notre collègue M. Alex Roubert, président de la commission des finances du Conseil de la République.

Cette discussion qui s'élève à l'occasion du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, doit nous donner l'occasion de demander à M. le ministre de prendre acte du désir que nous avons, avec lui d'ailleurs, de faciliter par tous les moyens le séjour des touristes étrangers sur notre sol.

Nous lui demandons de faire siennes, pour en arriver d'urgence à des mesures pratiques, les conclusions de notre commission des travaux publics et du tourisme sur la proposition de notre collègue, c'est-à-dire qu'entre autres nous demandons au Gouvernement de prendre, en vue de faciliter le séjour des touristes étrangers, et par la voie réglementaire, les dispositions nécessaires pour assurer l'ouverture d'un service de change dans les établissements financiers les jours de fermeture de ces établissements, sans enfreindre pour autant les règles du travail dans les banques et tous autres établissements financiers.

C'est bien en s'efforçant d'être en toute occasion, comme en toute circonstance, agréable aux visiteurs étrangers qui ne doivent être gênés par aucune difficulté ni par aucun obstacle, que nous aiderons efficacement à l'expansion du tourisme dans notre pays.

Encore quelques remarques: je signale à mes collègues du Conseil le chapitre 318 « dépenses de matériel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers »: 35 millions inscrits au chapitre, 1 million d'abattement proposé. Nous l'avons fait pour avoir l'occasion de renouveler notre désir de voir résolu au plus tôt le problème de la coordination du rail et de la route.

Il faut en finir avec cette question, comme en cette matière, il faut en finir avec les privilèges qui exaspèrent et qui irritent.

Au chapitre 502 du budget, il est inscrit un crédit de 40 millions à titre de subvention au service des examens du permis de conduire, contre 30 millions accordés en 1948. N'aurait-on pas pu, sur ce point, opérer une certaine ponction ? Monsieur le ministre, je ne vous pose que la question.

Je terminerai là mes observations. Je crois vous les avoir présentées avec tout l'accent désirable pour qu'il leur soit porté attention et, si possible, dans l'avenir, plus de sollicitude encore. Les travaux publics, les moyens de communication, les transports et le tourisme sont importants dans notre pays pour que, à l'occasion de dispositions budgétaires qui les affectent, nous apportions à leur égard, c'est-à-dire à leur développement et à leur équipement, une attention toute particulière. C'est probablement la meilleure façon de soutenir avec fruit et d'encourager l'effort entrepris par tous ceux qui, dans ce domaine, font preuve de vigilance, de compétence et de courage. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Loison.

M. Loison. Mes chers collègues, au moment de la discussion du projet d'abattement sur le budget des travaux publics, des transports et du tourisme, je veux m'élever contre la portion congrue qui est attribuée aux crédits réservés aux organismes de tourisme populaire. Ces crédits, qui étaient, au début, de 20 millions, furent peu à peu réduits cette année jusqu'au nombre infime de 11 millions, soit 5.200.000 francs de moins qu'en 1948.

Compte tenu des dévaluations successives, cela ne représente plus qu'une somme dérisoire et pourtant quel placement représenterait une subvention suffisante! N'oublions pas qu'une fraction très importante du commerce français vit et prospère grâce à l'appoint touristique. L'industrie hôtelière française jouissait et jouira encore demain, si vous prenez les mesures nécessaires, d'un prestige et d'une renommée inégalés. Nos voisins immédiats, Suisses, Italiens, font montre dans ce domaine d'une meilleure compréhension.

Toutefois, il y a lieu d'inviter le Gouvernement à n'accorder des subventions qu'à des organismes libres, indépendants et populaires, dont l'efficacité en matière de tourisme est incontestable, et n'ayant pas d'arrière-pensées, étrangères à leur activité normale. En disant ceci, je pense tout naturellement à Tourisme et travail.

S'il est vrai que cette association pouvait prétendre représenter à elle seule le tourisme populaire depuis la Libération jusqu'à l'an dernier, alors que son comité de direction reflétait les diverses tendances syndicales de toutes opinions, il n'en est plus de même aujourd'hui.

Au cours de l'année 1948, en effet, près de la moitié du comité de direction de cette association démissionna, sans pour cela se désintéresser du tourisme populaire. Ces démissions sont intervenues soit en raison de l'orientation politique, soit en face de la mauvaise gestion générale persistante.

C'est ainsi qu'un spécialiste de la réorganisation ayant été invité par le président, M. Paoletti, à siéger au comité de direction pour réorganiser sur des bases saines l'association dont l'état des finances était chancelant, celui-ci a dû remettre rapidement sa démission devant l'obstruction systématique de certains éléments qui ne voulaient admettre à aucun prix la suppression de services budgétivores à caractère démagogique et politique.

Une fraction importante du personnel, notamment la quasi-totalité des services techniques, suivit les démissionnaires, les départs étant motivés soit par des démissions pures et simples, soit par des exclusions prononcées à la suite d'attitudes de protestations.

Actuellement, tant par ses cadres que par son comité de direction, Tourisme et travail est pratiquement, comme l'a souligné M. le ministre des travaux publics à l'Assemblée nationale, une organisation spécifiquement communiste. Mais il est nécessaire d'insister sur le fait que cette crise intérieure n'a pas eu seulement des causes d'ordre politique. Il s'agissait pour beaucoup parmi les démissionnaires d'une protestation contre la mauvaise gestion de l'association et contre les frais abusifs de fonctionnement qui entraînaient une marge compensatrice exagérée sur les différentes prestations servies aux usagers.

Précisons qu'en dehors de règlements en retard auprès de différents fournisseurs, pour une dette auprès du crédit hôtelier, Tourisme et travail a bénéficié d'une avance de près de 15 millions de la part d'une banque nationalisée, le Crédit lyonnais au conseil d'administration de laquelle siège, comme par hasard, le trésorier de l'association.

Devant cet endettement continuel, on se demande à l'heure actuelle dans quelle mesure pourront être remboursées les sommes ainsi avancées par les établissements de crédit public.

Signalons enfin que, fin février, Tourisme et travail, n'a pu faire face à ses échéances les plus criardes, salaires du personnel, entre autres, que grâce à une avance de près de deux millions de la part de la Banque soviétique des pays d'Europe du Nord, rendue célèbre par les déclarations récentes de M. le ministre de l'intérieur.

Cette situation financière promet donc un scandale prochain qui éclatera sans doute en fin de saison et dont seront victimes les industries touristiques, les contribuables et les établissements de crédit.

En tout état de cause, la part de subvention attribuée à cette association pour 1949 ne servira pas à diminuer le prix de revient des congés de ses membres, mais uniquement à régler une faible partie d'un passif déjà important.

On nous rétorquera que Tourisme et travail est la plus importante des organisations existantes, puisque groupant 2 millions 300.000 adhérents.

A ceci, il est nécessaire de répondre une fois pour toutes. Ces deux millions d'adhérents proviennent, pour la quasi-totalité, d'adhésions dites collectives, prises, la plupart du temps, par des unions syndicales, locales ou départementales, les adhérents ignorant dans leur adhésion qu'ils ne sont pas adhérents au sens légal du mot, puisque, dans l'esprit et la lettre de la loi du 1er juillet 1901, toute adhésion doit être le résultat d'un acte de volonté individuelle.

En réalité, Tourisme et travail procurait effectivement des congés à quelques dizaines de milliers d'adhérents. Ce chiffre est, certes, imposant, mais il est celui d'une époque où la tendance politique était encore neutralisée, où cette association était la seule en mesure de faire face aux demandes du tourisme populaire. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite.*)

Aujourd'hui, la situation a changé. La presse, l'opinion, ont fini par s'émouvoir à l'annonce de cette crise intérieure, et il y a tout lieu de penser que la majorité des anciens adhérents de Tourisme et travail, avertis, choisiront, pour lui confier l'organisation de leurs congés, une association indépendante, gérée sainement. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*) et à laquelle des frais généraux réduits permettront d'offrir aux travailleurs des congés serrant au plus près les prix de revient.

Notons à ce sujet qu'au cours d'une récente séance du Conseil économique, le 18 mars, le rapporteur s'est félicité des changements intervenus dans le domaine du tourisme populaire et des nouvelles associations qui, maintenant, développent effectivement le tourisme populaire.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de veiller, cette année, à procéder à une ventilation objective de la subvention, non pas en fonction d'un nombre d'adhérents problématiques, mais bien en considération, d'une part, de l'indépendance totale de l'organisme; de l'autre, des réalisations offertes, tant dans le domaine du tourisme populaire national que dans celui du tourisme populaire étranger.

Les organismes spécialisés qui ont pris naissance pour que l'ensemble du tourisme populaire ne tombe pas aux mains d'un seul parti politique doivent être aidés en fonction de ce qu'ils apportent en valeur absolue; ils doivent l'être rapidement, car c'est dans la période de préparation des congés que ces associations ont le plus de frais à engager sans rentrées correspondantes. C'est à cette époque qu'elles ont besoin de subventions.

Je vous demande aussi, monsieur le ministre des travaux publics, de faire vérifier la gestion par Tourisme et travail des fonds importants qui lui ont été jusqu'à présent confiés et de faire le nécessaire pour qu'une tranche substantielle de la subvention globale accordée soit, dès maintenant, effectivement versée aux associations présentant les garanties nécessaires, en attendant que la ventilation exacte ait été déterminée par le centre national du tourisme. Un retard dans l'attribution de cette subvention conduirait nécessairement à accorder une sorte d'exclusivité à l'association Tourisme et travail. (*Applaudissements sur divers bancs à droite, au centre et à gauche. — Interruptions à l'extrême-gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Le commentaire sur les subventions présenté dans son rapport par M. Lamarque précise, en ce qui concerne la régie autonome des transports parisiens, qu'au cas où les circonstances ne permettraient pas l'équilibre, soit par compression des dépenses, soit par ajustement des tarifs, l'Etat et les collectivités locales peuvent, sur la demande de l'assemblée générale de l'office, participer, l'Etat pour 50 p. 100, les collectivités locales pour 50 p. 100. à la couverture des dépenses d'exploitation de la régie autonome.

Je suis obligé de formuler toutes réserves sur une semblable éventualité. En effet, à ma connaissance, les communes du département de la Seine n'ont pas eu à connaître des conditions auxquelles la régie autonome des transports de la région parisienne a été substituée à l'ancien organisme qui régissait le métro et les transports de surface. Si l'on entend donc que les finances communales comblent un déficit d'exploitation, il aurait fallu, tout au moins, alerter sur ce point les communes; car les budgets ont été votés, ils sont en voie d'approbation et, en aucune façon, il n'a été prévu, au chapitre des dépenses, le versement d'une subvention, même pour ordre, à la régie autonome des transports parisiens.

Que ferons-nous demain si, dans nos communes, l'on nous informe, à la suite d'une décision unilatérale de l'office, que nos communes sont débitrices de telle ou telle somme plus ou moins importante ? Où puiserons-nous les ressources reconnues nécessaires pour combler ce déficit ?

N'étant pas encore membre de cette assemblée, je n'ai pas été appelé à discuter des modalités du fonctionnement de la régie autonome. Je ne sais même pas si le Parlement a eu à en connaître.

M. le rapporteur. C'est la loi.

M. Bertaud. En tout état de cause, puisque le Parlement a eu à en connaître, je ne puis que m'étonner que la responsabilité des communes, dont les budgets sont, en général, difficiles à équilibrer, puisse avoir été si facilement mise en cause par les rédacteurs et les commentateurs de cette loi. Je suis surpris qu'aucun représentant des collectivités locales, du département de la Seine — il s'en trouvait — ou d'ailleurs, n'ait eu son attention attirée sur cette particularité. Je pense qu'il serait normal et rationnel, dans l'intérêt des communes du département de la Seine, que les crédits inscrits dans la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 soient maintenus à leur chiffre primitif et rétablis à 3.800 millions, au lieu de 2.100 millions. Il serait au moins rationnel que les communes de la Seine, diversement partagées en ce qui concerne les transports, ne soient pas obligées, par une clause léonine d'un contrat qu'elles ignorent, de faire face à des obligations dont elles ne peuvent même pas contrôler la nécessité et qu'il ne leur est pas possible de discuter.

Le Gouvernement aurait peut-être pu ne pas oublier, lors de la présentation et de la discussion de la loi à laquelle on se réfère, que les collectivités locales doivent être défendues par lui et que son rôle n'est pas de mettre à la charge des communes toute une série d'obligations qui se traduisent par des dépenses supplémentaires sur lesquelles l'attention des maires de banlieue n'a pas été attirée et qui risqueront demain de déséquilibrer des budgets difficilement mis sur pied.

Ce qui s'est fait hier pour la Seine peut se faire demain pour la France entière, lorsque la coordination sera un fait accompli, et j'attire l'attention de mes collègues, maires de communes dans nos départements, sur ce point particulier pour qu'ils assurent d'ores et déjà leur défense et ne soient pas appelés à se trouver devant un fait accompli. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite et sur quelques bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, je voudrais répondre aussi brièvement que possible aux observations qui ont été présentées par M. le rapporteur et par les orateurs qui lui ont succédé à cette tribune.

Je dirai tout de suite à M. Bertaud que le problème qu'il a évoqué n'est plus un problème de gouvernement. Si nous avons inscrit une subvention de 2.100 millions au budget et réservé éventuellement une subvention de même nature pour les départements et les communes intéressés, c'est parce que la loi votée par le Parlement nous en a fait l'obligation. Or, l'office des transports, qui a précisément pour mission d'examiner le budget de la régie autonome des transports de la région parisienne et de déterminer dans le cadre de la loi le montant des subventions, est composé pour la majeure partie de représentants des départements et des communes intéressés. Par conséquent, il serait tout à fait inexact de dire que les communes et les départements n'auront rien à dire en l'espèce; au contraire, c'est eux-mêmes qui prendront les décisions.

Je voudrais maintenant en revenir aux questions plus générales qui ont été posées à l'occasion du budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Le premier des problèmes posés par M. le rapporteur est celui des routes. Il a souligné que le crédit de 17 milliards et demi accordé cette année, compte tenu de la hausse des prix, ne permettait pas le développement de notre réseau routier et un entretien normal, compte tenu de l'entretien différé dont nous avons souffert au cours de ces six dernières années.

C'est incontestablement exact; mais je voudrais, dans notre réseau routier, faire la distinction entre le réseau routier ordinaire et le réseau routier national et international.

Les Français ont coutume de dire que leurs routes sont excellentes. Ils n'ont pas tort en ce sens que, dans les plus petites communes, dans tous les départements, même ceux qui comportent une fréquentation peu importante des véhicules automobiles, le réseau routier est extrêmement étendu. On peut aller partout dans les meilleures conditions et nous avons certainement un pourcentage de routes goudronnées supérieur à celui d'un très grand nombre de pays étrangers.

Certaines de nos routes sont entretenues avec des crédits restreints, mais, grâce aux efforts des ingénieurs des ponts et

chaussées, comme on a bien voulu le souligner tout à l'heure, nous arrivons à un rendement maximum et l'on peut dire que la technique française est incontestablement, dans le monde, une des moins coûteuses; cela est si vrai que, de tous les pays, on nous demande des techniciens pour appliquer nos techniques routières à l'étranger. De ce côté, par conséquent, nous avons un avantage certain, que nous avons quelque peine à maintenir avec les crédits d'entretien dont nous disposons; mais le problème le plus grave, en réalité, serait plutôt le problème de nos routes à grand trafic et de nos routes internationales.

En effet, nous pouvons supposer qu'au cours des années qui vont venir, avec le développement nécessaire de l'automobile et le développement indispensable du tourisme, un certain nombre de nos routes vont connaître un trafic très supérieur à celui que nous connaissons aujourd'hui. Est-ce que ces routes sont équipées aujourd'hui pour faire face à ce trafic augmenté ? C'est là, je dois le dire, que nous devons manifester toute notre inquiétude. En effet, beaucoup de ces routes ne sont pas revêtues d'une manière suffisante. Très souvent, leur infractrusture n'a pas été renouvelée. On se contente de goudronnage superficiel alors qu'il faudrait parfois refaire toute la route. Certaines routes sont trop étroites. Certains passages sont difficiles, que ce soit les passages sous les ponts de chemins de fer, où l'étroitesse ne permet pas les croisements, ou les passages à niveau sur les voies de grande circulation, ou que ce soit des traversées de villes qui se font dans des conditions fort difficiles, avec les virages à l'intérieur des agglomérations. Avec tout cela, nous aurons quelque difficulté, le jour où le trafic sera augmenté, à faire face à nos obligations. Je dois dire que si, comme je le pense, nous devons considérer notre système routier comme un capital national, nous devons, dans les années qui vont venir, non seulement le préserver mais aussi l'augmenter, car il aura à faire face à des charges supplémentaires.

Je sais que, cette année, nous avons consacré des sommes peu importantes à l'amélioration du réseau routier en raison de l'urgence que nous avions de faire certaines autres dépenses.

Cependant, je voudrais attirer l'attention du Conseil de la République sur le fait que ces crédits routiers comportent autre chose. Ils comportent aussi la réparation de nos ponts qui ont été, comme vous le savez, en très grande partie, détruits par la guerre. Or, sur ce point, nos crédits sont extrêmement restreints. Il y a eu, en France, 7.000 ponts routiers détruits. Nous en avons reconstruit un peu plus de 3.000 en définitif, 3.500 en provisoire; mais je n'ai pas besoin d'attirer votre attention sur le fait que des ponts provisoires, par définition, sont des ponts destinés à ne pas durer très longtemps; que beaucoup ont été construits avec des piles en bois, que celles-ci pourrissent dans les rivières et que nous allons être obligés de transformer ces ponts provisoires en ponts définitifs dans un court délai, sinon nous risquons des accidents ou des interruptions de trafic. Il y a là un problème assez inquiétant qui nécessitera, cette année et au cours des années qui vont venir, une augmentation de crédits. J'ai pu obtenir du ministère des finances des crédits d'engagement qui vont nous permettre de commencer cette année la réparation définitive d'un certain nombre de ponts. Il faudra que, l'année prochaine, ces crédits d'engagement soient couverts par des crédits de payement et que nous fassions en sorte que, dans un délai de cinq à six ans au maximum, notre système de ponts routiers soit complètement reconstruit.

Un effort non moins important a été fait en ce qui concerne nos ports et je voudrais dire à M. Denvers que cet effort est d'autant plus méritoire que, comme il le sait, les destructions étaient particulièrement profondes. Lorsque les Allemands ont évacué nos grands ports, ils ont miné nos infrastructures à de grandes profondeurs, occasionnant des destructions extrêmement graves et des frais considérables de réparation.

A l'heure actuelle, nous avons dépensé environ 35 milliards pour la réparation de nos ports pour les exercices 1945, 1946, 1947 et 1948. Il nous reste 70 milliards environ à dépenser, mais nous devons tenir compte, dans la comparaison de ces chiffres, du fait que les prix, au cours des années 1945-1946, n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui et que, par conséquent, le prix moyen des quatre exercices précédents était inférieur de plus de la moitié au prix moyen de l'exercice 1949, ce qui fait qu'au total nous avons reconstruit plus de 50 p. 100 de ce que nous avions à faire dans nos ports.

Ce qui a rendu cette reconstruction assez difficile, et parfois l'a retardé, c'est le fait que nous avons été obligés, pour permettre un trafic immédiat avec les navires étrangers, de créer des installations provisoires assez coûteuses que nous sommes obligés de détruire au fur et à mesure que nous construisons en définitif. Malgré cela, nous avons, cette année, atteint, comme vous le rappelait tout à l'heure M. Denvers, un trafic supérieur de 90 p. 100 de ce qu'il était en 1938, et ce trafic aurait atteint 100 p. 100 si nous avions conservé nos grands paquebots d'avant-guerre, car c'est encore sur ce point que nous sommes le plus en retard.

Je compte, au cours des trois ou quatre prochaines années, avoir les crédits suffisants pour continuer ce travail portuaire, et le Parlement va être saisi, au titre du programme des opérations nouvelles, de crédits suffisamment importants pour nous permettre cette année d'engager tous les travaux nécessaires.

Nous avons été très gênés par le fait que cette notion d'opérations nouvelles, qui pouvait s'appliquer assez facilement au chemin de fer et même à la route, était très difficile à appliquer aux ports. En effet, lorsque nous avons à reconstruire 300 mètres de quai, il est assez difficile de dire que les premiers 100 mètres participent à une opération ancienne et que les 200 mètres suivants participent à une operation nouvelle. En fait, il s'agit d'une seule et même opération que l'on continue d'un bout à l'autre, et l'interruption que nous avons subie par suite de cette notion d'opération nouvelle, pour un travail qui n'est en réalité que la continuation d'une œuvre ancienne, a été très gênante; elle a retardé nos travaux portuaires au cours de ces derniers mois.

Je pense que nous mettrons bientôt fin à cette notion et j'ai l'impression que la meilleure solution serait que le Parlement, saisi d'un programme pour les années à venir, voulût bien étudier un programme de trois ans pour la reconstruction de nos ouvrages, afin que nous puissions engager les travaux dans les meilleures conditions, sans être arrêtés en cours d'exécution, ce qui, finalement, nous coûte très cher.

Un travail non moins important, que je voudrais souligner, bien que les orateurs précédents n'en aient pas parlé, est celui qui a été accompli au titre de la navigation intérieure.

Comme vous le savez, la plupart de nos canaux avaient été détériorés pendant la guerre et, lors de la libération, la navigation intérieure était devenue nulle. Elle est redevenue aujourd'hui ce qu'elle était autrefois et, grâce à un crédit de trois milliards inscrit au budget de 1949, nous allons pouvoir procéder non seulement à l'entretien actuel, mais encore à l'entretien différé des voies de navigation intérieure. Nous aurons ainsi un appoint qui est extrêmement important pour nos transports, en particulier pour nos transports pondéreux, et qui est susceptible d'augmenter la capacité de transport du pays.

Je voudrais, maintenant, passer à un sujet qui a été débattu au cours de ces derniers jours, celui de la Société nationale des chemins de fer français, dont on a beaucoup critiqué l'œuvre et, à mon avis, injustement, depuis quelques années.

Sans doute, peut-on soulever quelques critiques sur certains points de détail mais, si, comme le rappellait le rapporteur, on tient compte de ce qu'était la situation du réseau français au lendemain de la Libération, de l'immensité des destructions qui faisaient que, dans l'ensemble, l'exploitation du réseau ferré français ne représentait plus qu'un pourcentage insignifiant de son activité normale, et si l'on compare cette situation à ce qu'elle est aujourd'hui, on s'aperçoit qu'en quatre ans la Société nationale des chemins de fer français a reconstitué tout son réseau ferré et qu'aujourd'hui nos chemins de fer fonctionnent dans des conditions qui font l'admiration de tous les étrangers qui viennent dans notre pays.

Ceci, qui est l'actif de la Société nationale des chemins de fer français, vaut bien que l'on passe avec un peu d'indulgence sur ce qu'il est possible de mettre à son passif.

Ce passif, je ne cherche pas à le nier, mais je voudrais que l'on ne cherchât pas à employer des arguments mineurs pour arriver à la réforme nécessaire d'une entreprise comme la Société nationale des chemins de fer français. Je voudrais démentir un certain nombre de petits racontars qui ont circulé dans les différentes assemblées. A l'Assemblée nationale, c'est une histoire de pendules qui s'est révélée fausse; dans cette Assemblée-ci, c'est une histoire de fusils qui est du domaine de la pure imagination, car je peux dire que jamais un seul fusil n'a été acheté par la Société nationale des chemins de fer français.

M. Léon David. C'est M. Boudet qui a dit cela.

M. le ministre. Mon cher collègue, je ne cherche pas du tout à faire de personnalité, je me place sur le terrain des faits. La Société nationale des chemins de fer français n'a pas acheté de fusils, c'est tout ce que j'ai à dire.

Par contre, il est certain que nous nous trouvons en face d'un déficit qui existe depuis toujours, qui existait même quand les compagnies privées avaient en main les chemins de fer français.

Il est du devoir du Gouvernement, en particulier du ministre des travaux publics, de chercher à le résorber.

Quelles sont les causes réelles de ce déficit ?

La première de ces causes est le fait que la Société nationale des chemins de fer français a des dépenses sociales extrêmement élevées. Je voudrais qu'aucune confusion ne puisse être faite sur ce point. Il ne s'agit pas, il ne peut pas s'agir de diminuer ici les avantages qui ont été accordés aux cheminots, mais nous nous trouvons devant la situation particulière suivante: le vieillissement moyen du personnel. Celui-ci a été recruté, d'une façon abondante, en majeure partie après la guerre de 1914-1918. Ce personnel est parti en retraite au cours des dernières années ou il va partir au cours des prochaines années. Le résultat, c'est que le pourcentage de ceux qui sont en retraite ou qui vont partir à la retraite par rapport aux agents en activité est considérable: sur cinq agents, il y en a trois qui travaillent pour deux autres qui sont à la retraite.

Cela représente, pour la Société nationale des chemins de fer français, une charge extrêmement lourde et à l'heure actuelle, elle doit verser à sa caisse des retraites une subvention annuelle de 24 milliards alors que son déficit total n'est que de 21 milliards, chiffre qui est déjà élevé. Cette seule charge pèse d'une façon extrêmement lourde sur l'exploitation des chemins de fer.

Une deuxième cause — je le reconnais et j'en donne acte à ceux qui, dans cette Assemblée, estiment que nous devons faire les économies nécessaires — est un certain abus dans les frais généraux de la Société nationale des chemins de fer français et dans son système administratif. C'est d'ailleurs dans ces deux domaines que j'ai prescrit des économies s'élevant à 12 milliards. J'ai déjà été saisi, par le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, de propositions portant sur 6 milliards, ceci quelques semaines seulement après l'envoi de ma première lettre.

Un effort considérable reste à faire en cette matière. Je suis convaincu que les expériences qui ont été faites, par exemple sur le réseau de la Méditerranée et que nous pourrons développer dans d'autres régions, nous permettraient de diminuer assez sensiblement les dépenses administratives de la Société nationale des chemins de fer français, encore que nous ne devions pas nous attendre à voir le déficit complètement résorbé par ce moyen.

Une troisième cause du déficit de cette société, c'est que 80 p. 100 de son trafic est accompli sur 40 p. 100 des lignes, c'est-à-dire que 20 p. 100 de ce trafic se fait sur 60 p. 100 des autres lignes. Il y a donc des lignes extrêmement rentables, d'autres qui le sont moins, d'autres qui ne le sont pas du tout.

La solution est d'arriver à déterminer les trois catégories de lignes: celles qui sont rentables et pour lesquelles nous devons faire un effort considérable, effort d'équipement, d'électrification dans le cadre du plan Monnet, d'amélioration du trafic, de substitution des voitures métalliques aux voitures en bois, d'amélioration du rendement, d'augmentation des vitesses, d'accélération du trafic marchandises. Tout cela peut permettre à la Société nationale des chemins de fer français, sur les lignes à rendement convenable, de gagner de l'argent.

Il y a une deuxième catégorie de lignes, moins importantes, mais qui servent d'aliment aux lignes principales qu'elles desservent dans les régions où la route peut difficilement accéder et que l'on pourrait rendre rentables par une substitution de l'autorail à la traction à vapeur, en particulier pour le transport des voyageurs et même pour le petit trafic. C'est un travail qui ne peut être fait en quelques mois ni même en quelques années, en raison de la grosse commande d'autorails que cela suppose et d'une transformation progressive du matériel.

En troisième lieu, nous avons les lignes qui ne sont susceptibles d'aucune rentabilité. Ces lignes doivent être progressivement remises à la route et la loi qui assurera la coordination du rail et de la route devra donner à chacun sa part, au rail ce qui convient au rail et à la route ce qui convient à la route. Je crois que nous arriverons ainsi à résorber, dans une certaine mesure, le déficit de la Société nationale des chemins de fer français. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Je voudrais maintenant parler de la dernière question qui a été soulevée par le précédent orateur et qui est celle du tourisme.

Il est bien certain que nous avons fait, depuis un an en particulier, un effort considérable en faveur du tourisme et que nous avons, l'année dernière, recueilli les premiers résultats de ces efforts, puisque le nombre des touristes étrangers a dépassé légèrement, pour l'année 1948, deux millions, et nous espérons approcher, pour l'année 1949, le chiffre de trois millions, chiffre extrêmement intéressant, qui est le résultat d'une propagande considérable faite par les services du commissariat au tourisme à l'étranger, propagande intelligente, efficace, qui a été considérablement aidée par le fait que nous avons trouvé, dans les pays étrangers, un certain nombre d'amis particulièrement bien disposés pour la France, désireux de développer le tourisme français, et qui nous donne des résultats incontestables.

Mais il faut tenir compte du fait que cette propagande n'est rien si, lorsque nous avons attiré les touristes dans notre pays, nous n'avons pas ce qu'il faut pour les transporter, les loger, leur plaire et, par conséquent, les conserver. (*Applaudissements.*)

Cela suppose des études dans un nombre considérable de domaines.

Le premier était celui du transport. Nous nous étions trouvés dans une situation difficile du fait que nous n'avions plus un certain nombre des paquebots dont nous disposions avant la guerre, que notre flotte aérienne n'était pas encore bien outillée et que nous ne disposions pas toujours, en France, du matériel ferroviaire de luxe nécessaire pour assurer le transport des touristes.

Nous avons trouvé une collaboration efficace auprès des compagnies de navigation maritimes et aériennes. La compagnie générale transatlantique, faute de moyens, a fait ce qu'elle a pu; la compagnie Air-France s'est développée au cours de 1948, dans des conditions fort satisfaisantes et a — ce qui est extrêmement important — donné satisfaction à une clientèle qui, à l'heure actuelle, recherche cette compagnie en raison du confort et de la cuisine qu'elle fournit aux voyageurs. Nous avons, avec la collaboration de la Société nationale des chemins de fer français et de la Compagnie des wagons-lits, améliorer le système d'été des trains par rapport à ce que nous avions pu faire en 1947.

Dans l'ensemble, nous avons transporté nos voyageurs.

Un effort énorme auquel je tiens à rendre hommage a été fait par les transporteurs routiers. Ceux-ci ont renouvelé considérablement leur matériel. Nos usines construisent maintenant des véhicules poids lourds, sur un rythme supérieur à celui d'avant guerre, et commencent à sortir des cars de grand luxe susceptibles de répondre à toutes les exigences de la clientèle. Cette année, je pense qu'en améliorant encore nos moyens par rapport à l'année dernière nous pourrons avoir des circuits routiers dans toutes les régions de notre pays et assurer ainsi cette décentralisation indispensable du tourisme, nécessaire à la vie économique et régionale française.

Un autre effort a été accompli en matière hôtelière. Vous savez que beaucoup de nos hôtels et de nos restaurants avaient été détruits, endommagés ou fermés pendant la guerre et que nous nous trouvions, à la libération dans une situation quelque peu inquiétante.

La reconstruction a fait un gros effort en matière hôtelière. Le commissariat général au tourisme, dans le cadre du plan d'équipement a fait, de son côté, un effort non moins important et nous avons cherché — nous cherchons toujours — à développer dans notre pays un système d'hôtels de moyenne et petite importance, non pas en construisant des immeubles nouveaux, chose que nos crédits ne nous permettraient pas, mais en améliorant les immeubles existants, en les modernisant, en les rendant plus attrayants pour le touriste et en leur donnant, ce qui est devenu indispensable, une propreté et un appareillage sanitaire que trop de nos hôtels ne possédaient pas avant guerre.

L'effort de modernisation qui a été accompli dans un certain nombre de régions jusque-là fermées au tourisme étranger — je pense notamment à l'Auvergne — doit nous permettre d'accueillir, dans un grand nombre de régions françaises qui étaient, jusqu'à présent déshéritées, des touristes qui trouveront non pas un grand luxe mais un confort moyen d'autant plus susceptible de les attirer qu'il leur sera donné à un prix relativement raisonnable. Cette question a été aussi particulièrement étudiée et j'ai trouvé auprès des organisations professionnelles un concours extrêmement complet.

Je dois dire très franchement que j'ai été de ceux qui ont toujours pensé que nous ne pourrions jamais obtenir une discipline des prix, notamment en matière hôtelière, par la voie des contrôles administratifs permanents. J'ai demandé que ce soit les organisations professionnelles elles-mêmes qui assurent leur propre discipline (*Applaudissements sur de nombreux bancs*) tant par la propagande que par les annuaires dont elles auront le contrôle, et sur lesquels elles peuvent vérifier les prix et leur application. Il faut que ce soit les organisations professionnelles elles-mêmes qui éliminent les brebis galeuses, dans leur propre intérêt comme dans l'intérêt du tourisme français, et qu'elles assurent le respect des prix qui ont été fixés.

Cela leur est d'autant plus facile que les prix ne sont pas déterminés par voie d'autorité. Nous laissons les organisations hôtelières et les restaurants déterminer leurs prix librement. Nous demandons seulement qu'une fois leurs prix fixés librement, il les respectent de manière que le touriste étranger qui, sur la foi d'un annuaire ou d'un renseignement d'agence, pénètre dans un hôtel ou dans un restaurant pour lequel un prix a été annoncé, puisse être certain que ce prix sera respecté. C'est là simplement l'application d'une formule normale de l'honnêteté commerciale.

D'autres problèmes se sont posés, par exemple pour l'approvisionnement des restaurants. Les conditions d'approvisionnement des restaurants étaient difficiles, notamment pour les produits qui, jusqu'à présent, n'étaient pas extrêmement abondants, notamment le café et le sucre.

Nous avons, l'année dernière, permis aux restaurateurs et aux hôteliers d'acheter du café et du sucre avec des devises qu'ils s'étaient procurées librement et nous avons pu assurer cet approvisionnement d'une manière suffisante. Cet effort est encore à faire cette année, dans une certaine mesure, notamment en ce qui concerne le café. Ce sont des détails, je le sais, et je ne vous les indique que pour vous montrer la complexité et la diversité des problèmes qui sont soulevés par le tourisme.

Il a fallu résoudre d'autres problèmes, par exemple le problème de l'essence pour les touristes étrangers, problème qui a fait couler au moins autant d'encre que d'essence et qui a donné lieu, l'année dernière, je le reconnais très volontiers, à un marché noir très abondant, mais qui, tout de même, a permis à des touristes étrangers de circuler à l'intérieur de la France et de faire en tout état de cause connaissance avec notre pays. Cette année, ils vont nous amener une clientèle énorme, ce qui fait que les fuites que nous avons subies n'auront pas constitué une perte définitive pour notre économie.

Il a fallu résoudre le problème des changes. Il est certain, par exemple, que l'année dernière, sur 200 millions de devises environ en dollars apportés par les touristes étrangers, nous en avons perdu 40 à 45 p. 100 qui se sont évanouis dans une sorte de marché noir. Cette année, nous espérons mettre fin à cette pratique, non pas par des mesures de contrôle, mais tout simplement parce que le franc a considérablement remonté sur le marché international et que la différence entre le prix réel du dollar au marché noir et le prix officiel est devenu si faible que la prime pour le fraudeur est devenue insuffisante. C'est ainsi que cette année nous pourrons bénéficier d'un nombre de devises très supérieur à celui que nous avons obtenu l'année dernière.

Voilà quelques-uns des problèmes qui ont été soulevés en matière de tourisme.

Je tiens à dire que toute cette organisation touristique est montée sans aucune espèce de système administratif quel qu'il soit. A l'heure actuel, le nombre total des fonctionnaires qui travaillent pour le tourisme en France est égal à 80. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*) 80 fonctionnaires pour attirer 3 millions de touristes étrangers, je pense que c'est tout de même un résultat.

Mais il est bien certain que nous n'avons pas pour autant négligé le tourisme intérieur français. Je ne veux pas entrer dans des polémiques qui n'ont pas un très grand intérêt. Je voudrais simplement dire que nous avons l'intention de faire tout, en France, pour que le tourisme populaire puisse se faire dans les conditions les meilleures et surtout au meilleur marché possible. Cela exige la solution d'un certain nombre de problèmes et, en particulier, l'équipement de la petite hôtellerie dont le prix de revient est moins cher que celui des grandes hôtelleries; une décentralisation considérable du tourisme de façon à permettre à des touristes ayant des moyens assez réduits d'aller dans des régions où les touristes dépensiers ne vont pas; la nécessité d'un étalement des congés, problème extrêmement important qui permet d'envoyer des Français, à des époques où les touristes étrangers ne viennent pas dépenser leur argent en France, dans des régions où les prix sont peu élevés, notamment dans les régions du Centre et du Sud-Ouest de la France.

Ce sont là des problèmes que nous ne négligeons pas du fait que nous nous préoccupons du tourisme étranger. D'ailleurs, un certain nombre d'organismes sont en voie de constitution. Il y a le centre national du tourisme, dans lequel cette Assemblée sera représentée, qui ne sera point un organisme administratif, puisque nous avons évité d'y mettre des fonctionnaires et que nous y avons mis plus particulièrement des professionnels dont les frais de fonctionnement devront être extrêmement réduits, car il n'aura pas un personnel abondant et il travaillera à coordonner tous les problèmes du tourisme dans notre pays de manière aussi indépendante que possible de l'administration. Le deuxième organisme n'est pas encore constitué, mais nous sommes en train, à l'heure actuelle, de le concevoir. C'est une agence française de tourisme, qui serait un organisme purement commercial, en aucune manière nationalisé. Ce n'est pas du tout parce qu'une compagnie nationale comme Air France où une société nationale comme la Société nationale des chemins de fer français fourniront des capitaux à cet organisme qu'il sera pour autant un organisme nationalisé. Cette agence aura pour but, non pas de concurrencer les agences étrangères qui nous ont apporté jusqu'ici un concours extrêmement efficace et loyal, mais de centraliser les efforts qui sont faits dans un certain nombre de régions et auprès d'un certain public qui n'est pas actuellement touché par ces agences, de manière que cette agence puisse jouer vis-à-vis de cette clientèle une sorte de rôle de grossiste. J'ai l'impression que nous arriverons ainsi à créer de nouveaux circuits commerciaux de tourisme vers la France au cours des années futures, ce qui ne peut que favoriser le développement de notre tourisme.

D'autres problèmes pourraient être évoqués devant vous. Je m'excuse simplement, mesdames et messieurs, d'avoir été si long, mais j'ai l'impression que tous ces problèmes de la reconstruction de nos chemins de fer, de nos routes, de nos ports, le développement de la circulation, le développement de notre industrie automobile, et je tiens à souligner combien ce développement me paraît nécessaire, le maximum d'essence donné à ces touristes étrangers et au touriste français, tout cela, à mon avis, est indispensable si nous voulons donner à notre pays la vie touristique nécessaire à son développement économique. Il y a là un tout qui fait partie d'une politique du transport et du tourisme français, politique que nous devons soutenir jusqu'au bout, car je la considère comme l'un des éléments essentiels de notre relèvement national. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

M. Héline. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Héline.

M. Héline. M. le ministre nous a fort judicieusement exposé le problème du rail et de la route. Comme lui, j'estime que l'avenir est à la route. Cependant, je voudrais lui poser la question du rétablissement de certaines lignes de chemin de fer, qui est demandé avec insistance par les usagers de certaines régions.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous avez de sérieuses objections à opposer, surtout lorsqu'il s'agit de régions où le service routier fonctionne à la satisfaction générale. Mais, dans certaines régions, on demande, peut-être contre l'intérêt général, que soit rétabli le service ferroviaire. Je voudrais vous demander de consentir à tenter une expérience destinée à montrer aux usagers si le service ferroviaire est rentable parallèlement au service routier. Une expérience de six mois, par exemple, autorisant la Société nationale des chemins de fer français à reprendre son service sur certaines lignes qui ont été supprimées, établirait aux yeux des usagers si ce service est ou n'est pas rentable et si, par conséquent, la suppression s'impose ou ne s'impose pas. Voilà ce que je vous demande, monsieur le ministre.

M. Boisrond. Si ces lignes ont été supprimées, c'est qu'elles étaient déficitaires.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre sur ce point que le problème se pose, en effet, pour un certain nombre de lignes dont la Société nationale des chemins de fer français et les usagers, qui voudraient à la fois avoir le rail et la route, demandent le rétablissement. C'est notamment le cas pour les lignes d'Orléans à Montargis, d'Orléans à Gien, de Niort à Bressuire, de Port-Sainte-Marie à Riscle, et j'en oublie! On nous demande, sur ces lignes, le rétablissement du trafic.

Nous pourrions peut-être le faire, mais je désire ne pas le faire, en tout état de cause, avant que le Parlement ne se soit prononcé sur la loi de coordination. Cette loi de coordination doit nous fournir les principes sur lesquels reposera l'utilisation soit du rail, soit de la route, soit, dans certaines circonstances limitées, l'utilisation combinée de ces deux moyens de transport. Si, à la suite de cette loi, il apparaît que certaines des lignes actuellement fermées sont susceptibles d'être rentables et peuvent être ouvertes dans le cadre des principes qui auront été déterminés par la loi, à ce moment-là, je ne m'opposerai pas à faire cette expérience.

Mais je dis tout de suite que je ne voudrais pas la faire à l'heure actuelle dans des conditions difficiles, dans des conditions qui pourraient déjà gêner les principes de la future loi de coordination que nous avons à établir et augmenter peut-être, à la fois, le déficit de la Société na-

tionale des chemins de fer français et le déficit des sociétés routières qui, à l'heure actuelle, exploitent son réseau sur les lignes intéressées.

M. Héline. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette déclaration, mais cette loi dont vous parlez, quand pensez-vous qu'elle viendra en discussion ?

M. le ministre. Je pense qu'elle sera déposée devant l'Assemblée nationale vers le mois de juin. Je ne puis pas vous dire quand elle sera votée. Cela dépend davantage du Parlement que de moi-même, mais je puis vous promettre, d'une manière à peu près certaine, qu'elle sera déposée avant la fin du premier semestre de cette année.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique :

« L'abattement global de 3.005.950.000 francs opéré sur les crédits ouverts au budget des travaux publics, des transports et du tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 portant fixation du budget général de l'exercice 1949 (dépenses ordinaires civiles) en vue de limiter le total des dépenses ordinaires civiles au chiffre de 750 milliards de francs prévu par la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948 portant fixation pour l'exercice 1949 des maxima des dépenses publiques, est porté à 3.051.125.000 francs et réparti par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi. »

Je donne lecture de l'état annexé :

Travaux publics, transports et tourisme.

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du ministre et du personnel titulaire de l'administration centrale :

« Abattement proposé, 800.000 francs. »

M. le président. Personne ne demande la parole sur le chapitre 100 ?...

Je mets aux voix l'abattement proposé de 800.000 francs.

(L'abattement est adopté.)

M. le président. « Chap. 101. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités :

« Abattement proposé, 402.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 102. — Traitements du personnel des cadres complémentaires de l'administration centrale :

« Abattement proposé, 53.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 103. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale :

« Abattement proposé, 39.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 104. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale :

« Abattement proposé, 150.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 105. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale :

« Abattement proposé, 185.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 106. — Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 2.773.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais demander une précision à M. le rapporteur. Une légère erreur matérielle a été commise dans son rapport.

En effet, il est dit que les 290.000 francs supprimés par l'Assemblée nationale correspondent à la non-acceptation d'une transformation d'emploi que j'avais proposée. En réalité, c'est un abattement de crédit qui vient augmenter les déductions pour vacance d'emploi, mais les transformations d'emploi ont été effectivement autorisées par l'Assemblée nationale et je prie le Conseil de la République de bien vouloir indiquer que son interprétation est la même que celle de l'Assemblée nationale.

M. le rapporteur. Je suis d'accord avec M. le ministre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 106 ?

Je mets aux voix l'abattement proposé de 2.773.000 francs.

(L'abattement est adopté.)

M. le président. « Chap. 107. — Ingénieurs et ingénieurs-adjoints des travaux publics de l'Etat. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 4.972.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 108. — Adjoints techniques des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 3.426.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 109. — Commis des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 685.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 110. — Agents de bureaux des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 653.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 111. — Traitements des agents des cadres complémentaires du service des ponts et chaussées :

« Abattement proposé, 1.514.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 112. — Service des ponts et chaussées. — Salaires des employés contractuels de bureau :

« Abattement proposé, 753.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 113. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération du personnel contractuel :

« Abattement proposé, 275.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 114. — Service des ponts et chaussées. — Salaires du personnel auxiliaire :

« Abattement proposé, 10.327.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 115. — Personnel non spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 754.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 116. — Personnel spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et salaires :

« Abattement proposé, 1.380.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 118. — Primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées :

« Abattement proposé, 1.421.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 119. — Officiers et surveillants de ports du service maritime. — Traitements, salaires et indemnités :

« Abattement proposé, 655.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 120. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Traitements et salaires :

« Abattement proposé, 827.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 121. — Personnel des phares et balises. — Traitements et salaires :

« Abattement proposé, 1.780.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 122. — Personnel de la navigation intérieure. — Traitements et salaires :

« Abattement proposé, 3.185.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 123. — Ouvriers titulaires des services des travaux publics des départements d'outre-mer. — Traitements et indemnités :

« Abattement proposé, 331.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 124. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées. — Salaires et indemnités :

« Abattement proposé, 51 millions 195.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 125. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Salaires :

« Abattement proposé, 378 millions 915.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 126. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Indemnités diverses :

« Abattement proposé, 54 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 127. — Frais spéciaux d'assurances des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace et en Lorraine:

« Abattement proposé, 110.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 128. — Bonifications des pensions des agents bénéficiaires de régimes particuliers de retraite:

« Abattement proposé, 6.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 130. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Traitements et salaires:

« Abattement proposé, 65.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 131. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses:

« Abattement proposé, 20.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 132. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Traitements, salaires et indemnités:

« Abattement proposé, 113.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 133. — Commissariat général au tourisme. — Traitements et indemnités du personnel titulaire:

« Abattement proposé, 128.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 134. — Commissariat général au tourisme. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire:

« Abattement proposé, 45.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 141. — Dépenses de personnel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers:

« Abattement proposé, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 142. — Indemnités de résidence:

« Abattement proposé, 5.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 143. — Supplément familial de traitement:

« Abattement proposé, 4 millions de francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Administration centrale. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Matériel de l'administration centrale:

« Abattement proposé, 1.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Personnel des ponts et chaussées. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 13 millions 740.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Personnel du contrôle des transports. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 282.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 74.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Personnel des phares et balises. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 176.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Personnel de la navigation intérieure. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 1 million 392.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 308. — Services des ponts et chaussées. — Matériel:

« Abattement proposé, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 311. — Commissariat général au tourisme. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 40.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 313. — Institut géographique national. — Remboursement de frais:

« Abattement proposé, 3 millions 836.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 314. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement. »

« Chap. 315. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel:

« Abattement proposé, 93.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 316. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Matériel:

« Abattement proposé, 277.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 317. — Musée permanent des travaux publics. — Matériel:

« Abattement proposé, 44.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 318. — Dépenses de matériel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers:

« Abattement proposé, 1 million 50.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 319. — Frais de changement de résidence:

« Abattement proposé, 208.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 322. — Impressions et publications du ministère:

« Abattement proposé, 735.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 323. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique:

« Abattement proposé, 1 million de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 324. — Acquisition de véhicules automobiles:

« Abattement proposé, 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 326. — Congrès et missions à l'étranger:

« Abattement proposé, 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 327. — Entretien des immeubles destinés aux services des ponts et chaussées:

« Abattement proposé, 220.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 328. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires:

« Abattement proposé, 541 millions 791.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 329. — Entretien des routes du domaine de Chambord:

« Abattement proposé, 150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 330. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires:

« Abattement proposé, 95 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 331. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires:

« Abattement proposé, 57 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 332. — Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires:

« Abattement proposé, 13 millions 50.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 333. — Fonctionnement et réparations ordinaires des établissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer:

« Abattement proposé, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales:

« Abattement proposé, 18 millions 600.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 401. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale:

« Abattement proposé, 300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Œuvres sociales:

« Abattement proposé, 196.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 503. — Subvention pour le fonctionnement des postes de secours sur route:

« Abattement proposé, 15.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 504. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris:

« Abattement proposé, 7.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 505. — Subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme:

« Abattement proposé, 15.001.000 francs. »

La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Tout à l'heure, il a été question, dans les explications d'un de nos collègues, d'une critique à l'égard d'une association de tourisme. Je ne reviendrai pas sur cette question, mais la société *Tourisme et travail*, pour ne pas la nommer, n'est pas la seule. Il en est d'autres dont le fonctionnement n'a donné lieu à aucune critique semblable.

Par conséquent, les observations faites par notre collègue et sur lesquelles je n'entends pas revenir concernent la répartition de l'aide aux associations. C'est sur le volume de cette aide que je voudrais vous dire un mot.

L'aide à ces associations était, en 1948, de 16.200.000 francs. Elle n'est plus, en 1949, que de 11 millions et elle doit supporter proportionnellement l'abattement.

Ce que je voudrais, c'est avoir, d'une part, l'assurance que la réduction de 15 millions ne s'appliquera pas aux subventions versées aux sociétés régies par la loi de 1901 et, d'autre part, que vous examinerez l'ensemble de cette question avec un soin particulier.

J'entends qu'il est possible de faire une réduction dans la mesure où elle correspond à des frais de fonctionnement. Mais je souhaiterais que le volume de l'aide publique soit conservé intact pour tout ce qui est réduction effective des possibilités de déplacement pour les travailleurs.

Encore une fois, il ne s'agit pas de prendre parti pour ou contre telle ou telle association, il ne s'agit pas d'une question de répartition, il s'agit du volume même de l'aide fournie.

Je terminerai en vous demandant de prendre les mesures nécessaires pour que l'aide soit effectivement versée aux associations suffisamment à l'avance pour qu'elles puissent en tenir compte dans l'organisation des voyages.

Vous le savez, le tourisme populaire, comme tous les tourismes, ne s'organise pas à la dernière heure. Pour que ces organisations puissent, avec le maximum d'efficacité, poursuivre une œuvre utile, il faut que les versements leur soient faits à l'avance.

Voilà les observations que je voulais présenter. Il s'agit à la fois de la santé et des loisirs des travailleurs des villes et de la vie même des régions touristiques.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je répondrai à M. Hamon que notre politique s'est un peu modifiée à l'égard des associations de tourisme. Nous tenons, en effet, à subventionner, non pas le fonctionnement des organisations de tourisme et leurs dépenses d'administration, mais les voyages qui sont effectivement accomplis par les travailleurs.

Or, à l'heure actuelle, un certain nombre d'associations de tourisme fonctionnent depuis plusieurs années et il n'y a pas de raison valable pour que la subvention de l'Etat soit purement et simplement une subvention administrative. Nous pensons que l'effort à accomplir doit être fait bien davantage dans la réduction du prix des services fournis aux intéressés, et par conséquent même, et surtout, s'ils sont fournis par l'intermédiaire de l'association.

C'est donc moins sous la forme de subventions budgétaires que sous la forme d'avantages consentis soit par les transporteurs, soit par les hôteliers, que nous devons favoriser le tourisme populaire. C'est la raison pour laquelle les subventions apparaissent en diminution alors que l'effort que nous faisons pour le tourisme populaire n'est aucunement en régression.

M. Alex Roubert. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Roubert.

M. Alex Roubert. Sur le même chapitre, je voudrais demander à M. le ministre un certain nombre d'apaisements touchant la contribution aux frais de fonctionnement des syndicats d'initiative.

M. le ministre du tourisme n'est pas sans savoir quel rôle extrêmement important jouent ces syndicats d'initiative qui ne sont pas des organismes administratifs, mais qui, dans à peu près toutes les villes touristiques de France, assurent, avec un minimum de dépenses, une œuvre extrêmement utile et féconde.

Il sait également, parce que nous avons eu l'occasion de le lui dire à différentes reprises, que ces syndicats d'initiative sont à peu près à bout de souffle, les initiatives privées ne pouvant pas en permanence apporter des sommes très importantes. Aussi nous demandons que le ministère du tourisme vienne apporter sa contribution à une œuvre qui, jusqu'à présent, a été extrêmement productive. L'accueil dans nos villes est une des choses les plus importantes et ces syndicats méritent d'être soutenus.

Je demande à M. le ministre du tourisme de bien vouloir nous donner des apaisements à ce sujet.

M. le ministre. Le crédit pour ces organismes avait été, l'année dernière, de 9 millions et il a subi depuis un certain nombre de réductions. Cette année, nous en avons consacré onze à ce chapitre et je reconnais volontiers que cette somme n'est pas suffisante en raison du nombre des syndicats d'initiative et de leurs difficultés d'existence.

Je promets à M. Roubert ainsi qu'à ceux qui, au cours de ces derniers jours, ont bien voulu me demander d'intervenir dans le même sens de faire un effort pour que ce chapitre 505 soit augmenté dans une proportion que je ne suis pas capable de déterminer aujourd'hui, mais que je voudrais aussi peu modeste que possible.

J'ajoute, au demeurant, que le comité national du tourisme qui vient d'être constitué aura à se préoccuper de la question et à faire, pour l'avenir, des propositions, particulièrement en ce qui concerne les syndicats d'initiative.

M. Denvers. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Monsieur le ministre, je vous ai posé tout à l'heure une question à propos d'une proposition de résolution formulée par M. Alex Roubert, à savoir si vous envisagez que soit possible l'ouverture des banques les jours habituels de fermeture pour permettre aux étrangers venant sur notre sol de pouvoir s'alimenter en devises. C'est une mesure nécessaire, à mon avis.

Cette décision ne doit pas venir contrarier les règles du travail puisque les organisations syndicales sont prêtes à faire l'effort nécessaire.

Vous conviendrez que, quel que soit le jour où l'étranger arrive, il doit pouvoir faire l'échange nécessaire pour se procurer des devises.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Le problème posé est très important, et M. le ministre des finances en a été saisi à plusieurs reprises.

Deux solutions sont possibles. La première consiste à créer dans un certain nombre de banques, notamment dans les régions touristiques, une permanence.

La deuxième solution, qui a été acceptée, consiste à donner le droit aux banques, sous leur responsabilité, d'autoriser un certain nombre d'établissements à faire le change pour leur compte les jours de fermeture.

Les syndicats d'initiative, notamment, sont autorisés à faire le change pour le compte des banques. Ces deux solutions combinées doivent nous permettre de résoudre en partie le problème.

Je reconnais l'importance extrême de la question, car nous avons beaucoup de touristes en provenance de Suisse ou de Belgique qui viennent passer quelques jours en France. Ils arrivent très souvent le samedi matin et ont besoin de changer leurs devises.

Il a été convenu avec M. le ministre des finances que nous ferons tout pour que ces touristes trouvent le change nécessaire à leur arrivée en France.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'abattement proposé par la commission.

(L'abattement est adopté.)

M. le président.

« Chap. 506. — Exploitation réglementée des voies navigables et prime compensatrice sur les frets :

« Abattement proposé : 8.439.000 francs ». — *(Adopté.)*

« Chap. 507. — Subvention à la société française de navigation danubienne :

« Abattement proposé : 360.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 508. — Subventions aux ports autonomes :

« Abattement proposé : 6.720.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 509. — Participation de l'Etat aux dépenses du personnel de la voirie départementale de la Seine :

« Abattement proposé : 1.720.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 510. — Subvention exceptionnelle à la régie autonome des transports parisiens (loi n° 48-506 du 21 mars 1948, art. 22) :

« Abattement proposé : 1.700.001.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 512. — Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général :

« Abattement proposé : 2.731.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 513. — Insuffisance de produit de l'exploitation des chemins de fer placés sous séquestre ou frappés de déchéance :

« Abattement proposé : 9.531.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 514. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways :

« Abattement proposé : 513.000 francs. » — *(Adopté.)*

M. le président. Je vais mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

M. Denvers. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Monsieur le ministre, je voudrais vous demander d'être notre interprète auprès de tous vos collègues du Gouvernement pour que les mesures prises en faveur des enfants des fonctionnaires des travaux publics soient généralisées.

Je veux dire par là, en me rapportant à l'examen du chapitre 402 et plus particulièrement à l'article 4 de ce chapitre, que vous avez consenti d'importants crédits pour aider les familles de vos fonctionnaires pour l'envoi de leurs enfants en colonies de vacances.

Vous avez très heureusement augmenté les crédits pour cette année. Je vous en félicite; mais je dois cependant signaler à l'attention de cette Assemblée, qu'il y a actuellement très peu de fonctionnaires qui peuvent jouir, lorsqu'ils envoient leurs enfants en colonies de vacances, de cette ristourne de 100 francs par jour que l'on accorde aux adhérents des caisses d'allocations familiales.

C'est ainsi que, dans votre département, en vertu de cet article 4, vous allez ristourner vous aussi aux familles qui envoient leurs enfants en colonies de vacances, 100 francs par jour et par enfant.

Par contre, pour le fonctionnaire de l'éducation nationale, le fonctionnaire des postes et d'autres départements ministériels, il ne sera rien donné.

Je ne voudrais pas qu'il y eût deux poids et deux mesures, mais uniquement la même mesure pour les enfants de tous les fonctionnaires, quel que soit le ministère auxquels ils appartiennent.

M. le ministre. Le problème, pour le ministère des travaux publics et des transports, ne se présente pas tout à fait de la manière qu'a indiqué M. Denvers.

En effet, si nous donnons une subvention pour l'envoi de nos enfants en colonies de vacances, c'est que, contrairement à un certain nombre d'administrations, nous ne possédons pas de colonies de vacances, et nous sommes obligés d'envoyer ces enfants ailleurs.

Comme il n'y a pas à notre budget des frais d'entretien pour ces œuvres, nous donnerons aux enfants que nous envoyons dans les autres colonies les indemnités compensatrices.

M. Denvers. C'est le cas de presque tous les départements ministériels; tous n'ont pas de colonies de vacances pour satisfaire aux besoins de leurs enfants.

M. le président. La parole est à M. Le Basser.

M. Le Basser. Mes amis et moi nous voterons le projet de loi en rendant hommage à l'administration et au personnel; mais je voudrais faire une remarque qui me paraît importante.

Il n'a pas été question ici des sociétés sportives. Or, il y a un contrôle des transports routiers, et les petites sociétés sportives ne peuvent plus fonctionner à l'heure actuelle car, à la suite d'accidents souvent douloureux, des dispositions très restrictives ont été prises par les ponts et chaussées, si bien que les petites sociétés sportives ne peuvent plus faire exécuter par les transporteurs privés ou bénévoles les transports nécessaires. Je demande donc à M. le ministre de modifier ces dispositions restrictives; je lui indique, d'autre part, que ces sociétés pourront se couvrir par une assurance ou que certains transporteurs bénévoles devraient eux-mêmes souscrire une assurance.

En d'autres termes, il y a urgence à ce que le problème soit posé et résolu, car ces sociétés doivent fonctionner. On ne peut croire à leur mort, leur rôle étant essentiel à la vie sportive.

M. le ministre. Je comprends la préoccupation de M. Le Basser, mais il sait à la suite de quels malheureux accidents nous avons été amenés à resserrer un peu le contrôle des transporteurs privés qui pouvaient, sans permis de conduire et sans assurance, transporter des sportifs. Ce contrôle a été établi peut-être sous le coup de l'émotion causée par les accidents il a été un peu rigoureux, c'est possible. Nous verrons s'il y a lieu de l'assouplir dans le sens que vous demandez, mais un contrôle devra être maintenu, de façon à éviter le retour d'accidents semblables.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur l'ensemble du projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 8 —

REPARTITION DE L'ABATTEMENT GLOBAL OPERE SUR LE BUDGET DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget de l'aviation civile et commerciale par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948. (N°s 264 et 300, année 1949).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du Conseil, un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Le Vert, conseiller technique au cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

Tissier, directeur général des impôts;

Allix, directeur de la comptabilité publique;

Gregh, directeur du budget;

Delouvrier, directeur général adjoint des impôts;

Blot, directeur adjoint à la direction générale des impôts;

Gibelin, directeur adjoint à la direction de la comptabilité publique;

Masselin, directeur adjoint à la direction du budget;

Jaillet, administrateur à la direction générale des impôts;

MM. Laffitte, administrateur à la direction générale des impôts;

Triquera, administrateur à la direction générale des impôts;

Renaud, sous-directeur à la direction du personnel et du matériel;

Bondoux, administrateur civil à la direction du personnel et du matériel;

Derrien, administrateur civil à la direction du budget;

Ebner, administrateur civil à la direction du budget;

Granier, administrateur civil à la direction du budget;

Lecarpentier, administrateur civil à la direction du budget;

Mascard, administrateur civil à la direction du budget;

Martial-Simon, administrateur civil à la direction du budget;

Martinet, administrateur civil à la direction du budget;

Roger, administrateur civil à la direction du budget;

Rossard, administrateur civil à la direction du budget;

Schwall, administrateur civil à la direction du budget;

Colin, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Gerin-Roze, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Hiernard, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Pierson, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Mas, administrateur civil à la direction du budget;

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Orand, chargé de mission au cabinet du ministre;

Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;

Cazes, directeur des bases aériennes;

Thouvenot, directeur des transports aériens;

Guillerand, chef de service à l'administration centrale;

Wetzel, sous-directeur à l'administration centrale.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Albert Lamarque, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mes chers collègues, je n'ai pas d'observations supplémentaires à apporter en dehors de celles qui sont contenues dans mon rapport.

Le budget s'élève à 8.566.231.000 francs, après avoir subi un abattement, en vertu de la loi des maxima, de 288.197.000 francs. L'Assemblée nationale a voté les propositions du Gouvernement. Votre commission des finances s'est bornée à faire deux observations. Elle s'est inquiétée, au chapitre 402, des œuvres sociales, de l'augmentation du prix de la cantine de l'administration centrale qui se monte à 6 millions 750.000 francs, et elle a décidé de supprimer, au même chapitre 402, un cré-

dit d'un million destiné aux honoraires du médecin inspecteur chargé de coordonner l'ensemble des services, estimant que cette coordination peut se faire avec les services existants.

Je le répète, je n'ai aucune autre observation à présenter en ce qui concerne le budget de l'aviation civile et commerciale, en dehors de celles qui sont contenues dans mon rapport.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique.

« *Article unique.* — L'abattement global de 288.197.000 francs opéré sur les crédits ouverts au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre du budget de l'aviation civile et commerciale par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 portant fixation du budget général pour l'exercice 1949 (dépenses ordinaires civiles), en vue de limiter le total des dépenses ordinaires civiles au chiffre de 750 milliards de francs, prévu par la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948 portant fixation, pour l'exercice 1949, des maxima des dépenses publiques, est fixé à 289 millions 197.000 francs et réparti par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi. »

L'article unique est réservé jusqu'à l'adoption de l'état annexé.

Je donne lecture de l'état annexé.

Travaux publics, transports et tourisme.

III. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

4e partie. — Personnel.

« Chap. 112. — Navigation aérienne. — Traitements du personnel spécialiste.

« Abattement proposé, 10 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'abattement proposé.

(*L'abattement proposé est adopté.*)

« Chap. 117. — Météorologie nationale. — Traitements du personnel spécialiste.

« Abattement proposé, 2.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 121. — Bases aériennes. — Rémunération du personnel contractuel.

« Abattement proposé, 2.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 302. — Fonctionnement du groupement aérien du ministère. — Carburants et ingrédients.

« Abattement proposé, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Ports aériens et circulation aérienne. — Matériel et frais de fonctionnement.

« Abattement proposé, 10 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Télécommunications et signalisation. — Matériel et frais de fonctionnement.

« Abattement proposé, 4 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Météorologie nationale. — Matériel et frais de fonctionnement.

« Abattement proposé, 100 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 312. — Ecoles de l'aviation civile.

« Abattement proposé, 10 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 317. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique.

« Abattement proposé, 9 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 324. — Travaux d'entretien des bases aériennes.

« Abattement proposé, 85 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 402. — Œuvres sociales.

« Abattement proposé, 2.397.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 502. — Subvention pour la couverture du déficit des lignes d'intérêt général exploitées par la compagnie Air-France et les entreprises associées.

« Abattement proposé, 50 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 601. — Informations générales en France et à l'étranger.

« Abattement proposé, 800.000 francs. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur l'ensemble du projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 9 —

REPARTITION DE L'ABATTEMENT GLOBAL OPERE SUR LE BUDGET DE LA PRESIDENCE DU CONSEIL (RAVITAILLEMENT)

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition des abattements globaux opérés sur le budget de la présidence du conseil (ravitaillement) par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948. (N°s 273 et 307, année 1949.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Le Vert, conseiller technique au cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

Tissier, directeur général des impôts;

Allix, directeur de la comptabilité publique;

Gregh, directeur du budget;

Delouvrier, directeur général adjoint des impôts;

Blot, directeur adjoint à la direction générale des impôts;

Gibelin, directeur adjoint à la direction de la comptabilité publique;

Masselin, directeur adjoint à la direction du budget;

Jaillet, administrateur à la direction générale des impôts;

Lafflitte, administrateur à la direction générale des impôts;

Triquera, administrateur à la direction générale des impôts;

Renaud, sous-directeur à la direction du personnel et du matériel;

Bondoux, administrateur civil à la direction du personnel et du matériel;

Derrien, administrateur civil à la direction du budget;

Ebner, administrateur civil à la direction du budget;

Granier, administrateur civil à la direction du budget;

Lecarpentier, administrateur civil à la direction du budget;

Mascard, administrateur civil à la direction du budget;

Martial-Simon, administrateur civil à la direction du budget;

Martinet, administrateur civil à la direction du budget;

Roger, administrateur civil à la direction du budget;

Rossard, administrateur civil à la direction du budget;

Schwall, administrateur civil à la direction du budget;

Colin, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Gerin-Boze, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Hiernard, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Pierson, secrétaire d'administration à la direction du budget;

Mas, administrateur civil à la direction du budget.

Pour assister M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil (ravitaillement):

M. Léotard, chef des services administratifs et financiers du haut commissariat au ravitaillement.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Fléchet, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, lorsque, l'an passé, notre Assemblée avait été appelée à examiner le budget du ravitaillement, notre collègue, M. Poher, avait formulé le souhait qu'il fût le dernier rapporteur de ce budget.

Les mois ont passé et malgré de nombreuses déclarations officielles, maintes fois renouvelées, malgré l'annonce de prochaines mesures de suppression, les services du ravitaillement continuent à sévir.

M. Duchet. Hélas!

M. le rapporteur. Votre commission des finances, en soumettant aujourd'hui à votre approbation le projet de loi portant fixation et répartition des abattements globaux opérés sur ce budget, tient à manifester nettement sa ferme volonté de voir enfin disparaître un service qui, fort heureusement, est désormais devenu inutile.

Sans doute avait-il été indispensable, au cours de la dure période des dix dernières années, de répartir équitablement la pénurie, et nous étions tous d'accord sur cette nécessité.

Mais depuis de longs mois déjà, la situation de nos approvisionnements s'est profondément modifiée. Une abondance suffisante s'est manifestée pour la plupart des denrées précédemment réparties, de sorte qu'il est devenu possible de supprimer le rationnement pour la plupart d'entre elles.

De retentissantes déclarations ministérielles ont annoncé un prochain retour à la liberté M le président du conseil lui-même, au cours du récent débat devant l'Assemblée nationale, a pris l'engagement de déposer très prochainement un projet de loi de liquidation des services du ravitaillement.

Au nom de votre commission des finances unanime, je demande très instamment que des dispositions interviennent dans les plus brefs délais et que soit enfin réalisée une réforme que le pays et le Parlement attendent avec la plus vive impatience.

Aucun nouveau retard ne saurait être toléré, et nous faisons confiance à M. le président du conseil pour que la volonté ainsi manifestée soit rigoureusement respectée. Votre commission des finances après avoir pris acte des engagements formels d'une très prochaine suppression, a considéré comme un projet de préliquidation le texte qui est soumis à notre approbation.

C'est pourquoi elle a estimé qu'il n'y avait pas lieu de modifier le montant des abattements fixés par l'Assemblée nationale.

Examinons rapidement les propositions budgétaires qui vous sont soumises. Les crédits demandés pour 1949, tels qu'ils ont été prévus par la loi des maxima, étaient de 13.194.459.000 francs.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement fixait l'abattement global à 2 milliards 403.900.000 francs, mais l'Assemblée nationale, dans sa séance du 30 mars dernier, a élevé cet abattement à 6 millions 445.699.000 francs, de telle sorte que le montant du budget qui vous est soumis, et dont nous vous demandons l'approbation, se trouve ramené à 6.748.760.000 francs. Nous n'analyserons pas dans le détail la répartition de ces abattements par chapitre, puisqu'elle figure au rapport distribué.

Pour ce qui concerne la partie relative au personnel, tous les chapitres ont subi des abattements importants afin que soit nettement marquée la volonté du Parlement de voir réduire les effectifs au minimum essentiel. Ces dispositions ne sont certes pas dirigées contre un personnel qui a apporté un concours précieux, auquel nous avons le devoir de rendre hommage et qui devra percevoir les justes indemnisations auxquelles il peut prétendre.

Nous savons tous cependant que ce personnel était devenu trop nombreux, compte tenu des tâches réduites qui lui incombent. C'est ainsi notamment que, dans les directions départementales, des compressions massives peuvent et doivent être faites immédiatement; le nombre des inspecteurs généraux, des directeurs départementaux, des chargés de mission et des chauffeurs reste trop élevé. Il est d'ailleurs indispensable que ce personnel soit fixé au plus tôt sur son sort, et qu'il ne reste pas dans l'incertitude que font peser sur lui des déclarations périodiquement renouvelées.

Puisque nous parlons du personnel, nous devons signaler à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil la surprise que nous avons éprouvée en constatant au chapitre 104 que le nombre des inspecteurs généraux de première et de deuxième classe avait augmenté en 1948. Nous savons que cette situation ne peut lui être reprochée; nous avons cependant tenu à souligner que les changements intervenus n'avaient pas échappé aux membres de votre commission des finances.

Par ailleurs, nous avons relevé au *Journal officiel* du 27 mars — car nous avons de bonnes lectures — (*Sourires*) un arrêté qui autorise certain personnel du ravitaillement à effectuer des heures supplémentaires, rétribuées par des indemnités horaires. Sans doute s'agit-il de l'application de certaines mesures qui ont pour effet de compléter d'une manière camouflée, par le jeu d'heures supplémentaires souvent non effectuées, des traitements reconnus insuffisants. De tels procédés sont critiquables, et il serait infiniment préférable de régler la question au grand jour. Dans ce cas particulier, vous reconnaîtrez que cette décision est pour le moins inopportune.

Dans la cinquième partie « Matériel. — Fonctionnement des services et travaux l'entretien », les abattements les plus importants ont été apportés aux chapitres relatifs aux payements à l'administration des postes, télégraphes et téléphones et aux frais de déplacements et de missions.

C'est ainsi qu'au chapitre 306, nous vous proposons d'élever de quatre millions à 16.487.000 francs l'abattement proposé par le Gouvernement pour les frais de déplacements et de missions.

Pour ce qui est de la 6e partie, nous vous proposons de suivre l'Assemblée nationale qui n'a pas voté d'abattement au chapitre 403 « Fonctionnement des restaurants sociaux », mais nous retenons la promesse faite par M. le président du conseil, selon laquelle les négociations avec la ville de Paris seront activement poussées afin que le fonctionnemnet de ces restaurants ne soit plus à la charge de l'Etat.

Restent les subventions économiques. Au chapitre 601, le crédit prévu pour la couverture du déficit résultant de l'importation de produits destinés à l'alimentation du bétail s'élevait, pour le premier semestre, à 4.500 millions. Nous vous en proposons la disjonction et le report au budget de l'agriculture. Rien d'ailleurs ne pouvait justifier l'inscription d'un tel crédit au budget du ravitaillement.

Enfin, au chapitre 602 figurait pour un seul trimestre un crédit de 4.730 millions pour subvention au beurre. L'abattement de 1.150 millions proposé aura pour résultat de supprimer, à partir d'une date que le Gouvernement a fixée au 15 avril prochain, toute subvention au beurre.

Nous nous réjouissons de cette décision et formulons le souhait que les prix n'enregistrent pas de hausse importante. A ce sujet, nous aimerions connaître les raisons pour lesquelles les titres de circulation ont été maintenus pour le beurre, ce qui nous fait redouter que la liberté promise ne soit qu'une semi-liberté.

Mesdames, messieurs, telles sont les observations générales, qu'au nom de votre commission des finances, je devais présenter au Conseil; je vous demande de bien vouloir adopter nos propositions.

Je dois aussi rappeler au Gouvernement que notre accord n'a qu'un caractère provisoire et conditionnel, et que nous attendons ses propositions pour la prochaine suppression des services du ravitaillement. Le retour à la liberté fera disparaître la fraude et rendra apparente une abondance qui existe, mais qui ne pourra se manifester aussi longtemps que subsistera le rationnement. Cette mesure sera, par ailleurs, de nature à contribuer au rétablissement de la confiance et à apporter au pays la preuve que nous sommes enfin sur la voie du redressement. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. Mesdames, messieurs, le groupe communiste applaudit à la suppression envisagée des services du ravitaillement devenus inutiles.

Cependant, comme la plupart de nos collègues, il a reçu des fonctionnaires de ces services des lettres dans lesquelles ils s'inquiètent du sort qui leur est réservé; certains craignent, dans la situation actuelle, d'être voués au chômage. A cette occasion, je demande au Gouvernement de bien vouloir préciser les conditions de réemploi et de reclassement de ces fonctionnaires dans des administrations qui recrutent. (*Mouvements divers.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

M. Paul Devinat, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Mesdames, messieurs, je suis heureux que M. le rapporteur ait bien voulu rendre l'hommage qui convient au personnel des services du ravitaillement, au moment même où ces services vont être liquidés. Ils ont eu une tâche fort difficile à accomplir et certains, qui ont véritablement connu des moments difficiles et qui ont accompli leur mission avec le plus grand dévouement, méritent de recevoir ici des éloges particuliers.

Cela étant dit, la volonté du Gouvernement est exactement semblable à celle de

cette Assemblée d'en terminer le plus vite possible avec la liquidation de ces services dont on pourra dire qu'ils auront été tout de même liquidés plus vite après cette guerre qu'après l'autre. C'est ce fait que je voudrais saluer ici comme un signe encourageant du redressement de ce pays et du retour à la normale.

Les services du ravitaillement vont être liquidés dans les semaines qui viennent. Le projet qui aura trait à cette liquidation, et qui est d'ores et déjà prêt, sera déposé à la rentrée du Parlement. Je peux donc, sur ce point, donner tous les apaisements nécessaires à la commission des finances.

Je puis également lui répondre que les inspecteurs généraux nommés en 1948 vont être mis à la disposition, du fait même de la liquidation des services, de leur administration d'origine, ou seront, en un mot, « liquidés » eux aussi. Sur ce point, les apaisements nécessaires sont également donnés à la commission.

Pour les heures supplémentaires, vous avez fait allusion à un arrêté qui a été pris, lequel n'était pas un arrêté subreptice, mais un texte de simple régularisation. Il est peut-être intervenu un peu tard; mais il ne fait que fixer les catégories qui ont droit à ces heures supplémentaires pour une répartition qui avait été faite antérieurement. Ce texte n'a pas plus d'importance qu'un arrêté de régularisation.

Le Gouvernement est absolument d'accord sur tous les autres points que vous avez signalés, et vous remercie de cette manifestation d'unanimité. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Primet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. J'ai demandé la parole parce que je pense qu'il n'est vraiment pas de mise dans notre assemblée de faire preuve d'un tel antifonctionnarisme forcené qui a d'ailleurs un caractère démagogique. (*Mouvements divers.*)

Nous devons sérieusement penser au sort de ce personnel. Je ne demande pas qu'il soit créé de nouveaux fonctionnaires.

Préférez-vous, monsieur Laffargue, augmenter le nombre des chômeurs plutôt que d'envisager le réemploi de fonctionnaires qui, dans certaines administrations, peuvent rendre de grands services au pays ?

C'est le seul problème que je voulais poser.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Nulle part sur les bancs de cette Assemblée on ne fait preuve d'antifonctionnarisme.

M. Héline. Ni même de démagogie!

M. Georges Laffargue. Nous avons tous l'éminent désir, en supprimant ces services du ravitaillement, d'alléger les charges de l'Etat.

Si cette mesure aboutissait, comme vous semblez le désirer, au reclassement immédiat des fonctionnaires du ravitaillement dans d'autres administrations, je vous chanterais la vieille rengaine: « Ce n'était pas la peine, évidemment, de changer de gouvernement ». (*Rires et applaudissements au centre.*)

M. Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Je voudrais demander à M. le ministre un certain nombre d'explications.

Si ce personnel qui va être chassé de l'administration ne trouve pas un emploi dans l'industrie ou dans le commerce privé, il s'inscrira au fonds de chômage. C'est donc, en définitive, l'Etat qui continuera à le payer sous une autre forme.

Un sénateur à droite. Ce sera moins onéreux!

M. Méric. Je pense donc qu'il est important d'étudier cette question, car il est indéniable qu'augmenter le nombre des chômeurs c'est aller à l'encontre du but que nous recherchons. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — L'abattement global de 2.178.900.000 francs opéré sur les crédits ouverts au président du conseil des ministres au titre du budget de la présidence du conseil (VII. — Haut commissariat au ravitaillement), par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 portant fixation du budget général de l'exercice 1949 (dépenses ordinaires civiles) en vue de limiter le total des dépenses ordinaires civiles au chiffre de 750 milliards de francs prévu par la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948 portant fixation pour l'exercice 1949 des maxima des dépenses publiques, est porté à 6.445 millions 699.000 francs et réparti par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi. »

L'article unique est réservé jusqu'au vote de l'état annexé.

Je donne lecture de l'état annexé:

Présidence du conseil.

VII. — HAUT COMMISSARIAT AU RAVITAILLEMENT

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du personnel temporaire de l'administration centrale. »

« Abattement proposé, 9.733.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'abattement proposé.

(*L'abattement est adopté.*)

M. le président. « Chap. 101. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale:

« Abattement proposé, 2.660.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Rémunération du personnel auxiliaire de l'administration centrale:

« Abattement proposé, 1.773.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Administration centrale. — Allocations et indemnités diverses:

« Abattement proposé, 671.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Inspection générale du ravitaillement. — Traitements:

« Abattement proposé, 1.807.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Services extérieurs. — Traitements du personnel du cadre:

« Abattement proposé, 33.065.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Services extérieurs. — Rémunération du personnel contractuel:

« Abattement proposé, 11.406.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 107. — Services extérieurs. — Salaires du personnel auxiliaire:

« Abattement proposé, 32.658.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 108. — Services extérieurs. — Allocations et indemnités diverses:

« Abattement proposé, 617.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 109. — Indemnités de résidence:

« Abattement proposé, 13.018.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 110. — Supplément familial de traitement:

« Abattement proposé, 1.138.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 112. — Indemnités pour difficultés administratives dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle:

« Abattement proposé, 90.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Entretien et fonctionnement du matériel roulant:

« Abattement proposé, 6.690.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Loyers et indemnités de réquisition:

« Abattement proposé, 1.250.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Administration centrale. — Matériel et frais de fonctionnement:

« Abattement proposé, 2.621.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Services extérieurs. — Matériel et frais de fonctionnement:

« Abattement proposé, 6.131.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Payements à l'administration des postes, télégraphes et téléphones:

« Abattement proposé, 20 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Payements à l'Imprimerie nationale:

« Abattement proposé, 3.550.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Frais de déplacements et de missions:

« Abattement proposé, 46.487.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence:

« Abattement proposé, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales:

« Abattement proposé, 7.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — OEuvres sociales:

« Abattement proposé, 1.934.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 500. — Application des mesures de restriction. — Subventions aux départements et aux communes:

« Abattement proposé, 487 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Réparations civiles et frais de justice:

« Abattement proposé, un million de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 603. — Confection et mise en place des imprimés nécessaires à l'exécution des mesures de restriction:

« Abattement proposé, 100 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Subventions économiques.

« Chap. 601. — Couverture du déficit résultant de l'importation de produits destinés à l'alimentation du bétail:

« Abattement proposé, 4.500 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 602. — Subvention au beurre:

« Abattement proposé, 1.150 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur l'ensemble du projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

REPARTITION DE L'ABATTEMENT GLOBAL OPERE SUR LE BUDGET DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition des abattements globaux opérés sur le budget de l'industrie et du commerce par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948. (N°s 272 et 338, année 1949.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des ministres des décrets désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil:

M. Dreyfus, directeur du cabinet du ministre de l'industrie et du commerce;

M. Fourré-Cormeray, directeur général du centre national de la cinématographie;

M. Jenn, chef adjoint du cabinet.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Marrane, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, ainsi que je l'ai indiqué dans le rapport qui vous a été distribué, il n'a pas été possible à votre commission des finances de discuter dans le détail le budget de ce ministère, étant donné que nous sommes à l'heure actuelle saisis de l'ensemble des projets d'abattement sur lesquels l'Assemblée doit se prononcer dans un délai de quelques jours seulement.

Dans ces conditions, la commission des finances s'est bornée à étudier les chapitres qui ont fait l'objet de discussions devant l'Assemblée nationale.

Dans le rapport que je présente au nom de cette commission, je souligne la modicité des crédits du budget de l'industrie et du commerce, comparativement à l'ensemble de ceux des autres budgets, puisqu'ils ne représentent que 4 p. 100. Cependant, il y a lieu de rappeller que, dans ce budget, les subventions figurent pour 94 p. 100.

La commission a réduit de 503.000 francs les abattements opérés par l'Assemblée nationale.

Sur le chapitre 100, la commission des finances de l'Assemblée nationale avait proposé un abattement d'un million pour marquer son désir de voir cesser les superpositions entre les directions du ministère et certains services de l'office des changes et des affaires économiques. Mais, à la suite des explications fournies par M. le ministre, l'Assemblée nationale a réduit l'abattement à la somme de 10.000 francs. Votre commission s'en est tenue à la décision de l'Assemblée nationale.

Sur le chapitre 106, tout en approuvant les préoccupations de l'Assemblée nationale sur la nécessité d'attirer l'attention du Gouvernement pour assurer le recrutement d'ingénieurs ordinaires et d'ingénieurs des travaux publics titulaires, au lieu et place d'agents contractuels, votre commission s'est déclarée d'accord avec ces préoccupations, étant donné qu'il est établi que, par suite de l'insuffisance des traitements consentis aux ingénieurs, les candidats deviennent sans cesse plus rares. En effet, ces techniciens peuvent obtenir, dans l'industrie privée, des avantages très supérieurs à ceux qui leur sont consentis dans les services de l'Etat. C'est pour attirer l'attention du Gouvernement que la commission vous propose de rétablir la réduction de 1.000 francs qui avait été votée par l'Assemblée nationale.

Sur le chapitre 300, votre commission propose de supprimer l'abattement supplémentaire de 500.000 francs voté par l'Assemblée nationale. Les raisons invoquées par la commission des finances de cette assemblée étaient que les crédits accordés, donnés par suite de l'augmentation des prix, étaient exagérés. Or, ces augmentations avaient été acceptées par les services du ministère des finances, d'après un barème qui est établi pour l'ensemble des ministères. D'autre part, ce chapitre avait déjà fait l'objet d'une réduction de 3 p. 100.

Dans ces conditions, la commission des finances a considéré, les crédits affectés à ce matériel étant déjà insuffisants, qu'il était utile de réduire l'abattement de 500.000 francs voté par l'Assemblée nationale.

Enfin, au chapitre 304: Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines, nous sommes d'accord, également, avec les préoccupations de l'Assemblée nationale, pour inviter le Gouvernemnet à doter les écoles des mines d'un matériel suffisant. Pour marquer l'intention de la commission des finances et du Conseil de la République, nous proposons le rétablissement du crédit tel qu'il était demandé par le Gouvernement.

Enfin, en ce qui concerne le chapitre 501: Encouragement à l'artisanat, votre commission est d'accord avec l'Assemblée nationale pour considérer que le crédit prévu est notoirement insuffisant. Pour marquer la préoccupation du Conseil de la République, elle vous propose de rétablir le crédit initial.

Telles sont les quelques modifications apportées par votre commission des finances et que je vous demande, en son nom, de ratifier. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — L'abattement global de 4.676.800.000 francs opéré sur les crédits ouverts au ministre de l'industrie et du commerce au titre du budget de l'industrie et du commerce par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 portant fixation du budget général de l'exercice 1949 (dépenses ordinaires civiles) en vue de limiter le total des dépenses ordinaires civiles au chiffre de 750 milliards de francs prévu par la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948 portant fixation pour l'exercice 1949 des maxima des dépenses publiques, est porté à 4.679.363.000 francs et réparti par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote de l'état annexé.

Je donne lecture de l'état annexé:

Industrie et commerce.

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du ministre, du secrétaire d'Etat et du personnel de l'administration centrale:

« Abattement proposé, 5.010.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'abattement proposé au chapitre 100.

(*L'abattement est adopté.*)

M. le président.

« Chap. 101. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses:

« Abattement proposé, 623.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Personnel des services extérieurs mis à la disposition de l'administration centrale. — Traitements:

« Abattement proposé, 1.458.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Personnel des services extérieurs mis à la disposition de l'administration centrale. — Indemnités et allocations diverses:

« Abattement proposé, 80.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Délégations spécialisées. — Traitements:

« Abattement proposé, 13 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Délégations spécialisées. — Indemnités et allocations diverses:

« Abattement proposé, 239.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Direction des mines. — Services extérieurs. — Traitements:

« Abattement proposé, 1.971.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 108. — Ecoles des mines. — Traitements:

« Abattement proposé, 798.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 110. — Direction de l'électricité. — Services extérieurs. — Traitements:

« Abattement proposé, 1.135.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 112. — Directions des carburants. — Services extérieurs. — Traitements et salaires:

« Abattement proposé, 501.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 116. — Service des instruments de mesure. — Traitements:

« Abattement proposé, 5.935.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 117. — Service des instruments de mesures. — Indemnités et allocations diverses:

« Abattement proposé, 703.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 122. — Personnel sur contrat. — Emoluments:

« Abattement proposé, 1.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 123. — Personnel sur contrat. — Indemnités et allocations diverses:

« Abattement proposé, 18.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Personnel auxiliaire temporaire. — Salaires:

« Abattement proposé, 2.101.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 125. — Personnel auxiliaire temporaire. — Indemnités et allocations diverses:

« Abattement proposé, 246.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 127. — Indemnités de résidence:

« Abattement proposé, 5.635.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 128. — Supplément familial de traitement:

« Abattement proposé, 485.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Primes de rendement des fonctionnaires des mines et des ponts et chaussées:

« Abattement proposé, 1.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 130. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée:

« Abattement proposé, 129.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 132. — Indemnités administratives dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle:

« Abattement proposé, 48.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e *partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.*

« Chap. 300. — Administration centrale. — Matériel:

« Abattement proposé, 2.805.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Délégations spécialisées. — Matériel:

« Abattement proposé, 2.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Direction des mines. — Matériel. — Fonctionnement des services extérieurs:

« Abattement proposé, 690.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Frais de rédaction des annales des mines:

« Abattement proposé, 8.000 francs. »

« Chap. 304. — Ecoles nationales supérieures et écoles techniques des mines. — Matériel:

« Abattement proposé, 347.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Direction de l'électricité. — Matériel. — Fonctionnement des services extérieurs:

« Abattement proposé, 155.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Direction des carburants. — Matériel. — Fonctionnement du service spécial des dépôts d'hydrocarbures:

« Abattement proposé, 10.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Direction des industries chimiques. — Matériel. — Fonctionnement de laboratoire des services chimiques de l'Etat:

« Abattement proposé, 2.124.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 308. — Service des instruments de mesure. — Matériel:

« Abattement proposé, 604.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 309. — Impressions. — Payements à l'Imprimerie nationale:

« Abattement proposé, 4.010.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 310. — Payements à l'administration des postes, télégraphes et téléphones:

« Abattement proposé, 1.914.000 francs. »

« Chap. 311. — Payements à la Société nationale des chemins de fer français:

« Abattement proposé, 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 312. — Impressions:

« Abattement proposé, 319.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 313. — Achat de matériel automobile:

« Abattement proposé, 2.950.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 314. — Entretien et fonctionnement du matériel automobile:

« Abattement proposé, 334.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 315. — Loyers et indemnités de réquisition:

« Abattement proposé, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 316. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence:

« Abattement proposé, 180.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 317. — Frais de déplacements. — Remboursements de frais:

« Abattement proposé, 1.128.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 318. — Frais de représentation aux Congrès:

« Abattement proposé, 9.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 319. — Dépenses de fonctionnement des conseils et commissions:

« Abattement proposé, 100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 322. — Service des forces hydrauliques. — Travaux préparatoires:

« Abattement proposé, 150.000 francs. »

« Chap. 323. — Travaux d'entretien de l'administration centrale et des services extérieurs:

« Abattement proposé, 3.762.000 francs. »

« Chap. 325. — Sondages et recherches géologiques et géophysiques au laboratoire et sur le terrain:

« Abattement proposé, 1.840.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 326. — Travaux d'équipement de l'administration centrale et des services extérieurs:

« Abattement proposé, 150.000 francs. » — (*Adopté.*)

6e *partie. — Charges sociales.*

« Chap. 400. — Allocations familiales:

« Abattement proposé, 3.368.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Œuvres sociales:

« Abattement proposé, 75.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 404. — Répartitions civiles et accidents du travail:

« Abattement proposé, 75.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 500. — Part contributive de la France dans les dépenses de divers bureaux internationaux:

« Abattement proposé, 1.284.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 501. — Encouragement à l'artisanat:

« Abattement proposé, 33.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 502. — Avances ou subventions aux entreprises de production et de transport d'énergie électrique:

« Abattement proposé, 660.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 503. — Recherches techniques:

« Abattement proposé, 600.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 504. — Laboratoire d'étude des turbines à gaz :

« Abattement proposé, 513.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 505. — Subvention au centre national de la cinématographie:

« Abattement proposé, 4.216.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 507. — Subvention à Gaz de France:

« Abattement proposé, 4.600 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 509. — Entretien des installations créées en exécution de la loi du 20 juillet 1940:

« Abattement proposé, 1.000 francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 601. — Frais d'établissement des listes pour les élections consulaires:

« Abattement proposé, 138.000 francs. » — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1er et de l'état annexé.

(*L'ensemble de l'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — I. — L'alinéa 1er de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1844 sur les brevets d'invention est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« Aucun dépôt de brevet d'invention ne sera reçu que sur la présentation d'un récépissé constatant le versement d'une somme de 200 francs à titre de taxe de dépôt et de première annuité de brevet. »

« II. — L'alinéa 2 de l'article 4 de la loi du 26 juin 1920 instituant des taxes spéciales pour le service de la propriété industrielle et l'immatriculation au registre du commerce est abrogé et remplacé par la disposition suivante:

« Toute inscription et toute radiation effectuées sur le registre des brevets donnent lieu à la perception, au profit du Trésor, d'une taxe de 50 francs. »

« III. — Les articles 4 et 6 de la loi n° 48-1974 du 31 décembre 1948 fixant l'évaluation des voies et moyens du budget de l'exercice 1949 et relative à diverses dispositions d'ordre financier sont et demeurent abrogés. » — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'avis sur l'ensemble du projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 11 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Durand-Réville pour un rappel au règlement.

M. Durand-Réville. Le Conseil a constaté que le Gouvernement n'était pas présent lorsque la question orale que j'avais eu l'honneur de poser à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques a été appelée.

Dans ces conditions, aux termes de notre règlement, cette question orale devrait être reportée à la prochaine séance comportant des questions orales. Par suite de la proximité des vacances parlementaires, il se trouve qu'au lieu d'être mardi prochain, cette séance se trouve reportée après les vacances, c'est-à-dire à plus d'un mois.

Etant donné le caractère d'urgence et l'importance qui s'attachait à une question orale qui affecte toute l'économie des territoires d'outre-mer et à l'occasion de laquelle j'aurais pu démontrer qu'au profit de l'économie nationale l'économie des territoires d'outre-mer d'Afrique a été escroquée de près de 3.200 millions; étant donné également l'importance des conséquences de la situation qui avait motivé ma question orale, je suis obligé de regretter très vivement que M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques n'ait pu se rendre libre pour répondre à une question orale alors qu'elle avait été fixée d'accord avec le Gouvernement, selon la procédure habituelle de la conférence des présidents de notre Assemblée. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Monsieur Durand-Réville, acte est donné de vos observations.

— 12 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Héline et des membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines, de la gauche démocratique et apparentés, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles, afin d'assurer le payement, sur de nouvelles bases, de la retraite du combattant.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 341, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions (pensions civiles et militaires, victimes de la guerre et de l'oppression). (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Marcel Lemaire, Charles Brune, Dulin et des membres de la commission de l'agriculture, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à limiter le nombre des ovins et caprins andorrans admis en transhumance en France.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 342, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

— 13 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Auberger un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget de l'éducation nationale par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (n° 303, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 340 et distribué.

J'ai reçu de M. Courrière un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget de la marine marchande par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (n° 331, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 343 et distribué.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la séance de demain mercredi 13 avril, à quinze heures:

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget des finances par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (nos 313 et 336, année 1949. — M. Pauly, rapporteur).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget des affaires économiques par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (nos 266 et 335, année 1949. — M. Duchet, rapporteur).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget de l'intérieur par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (nos 314 et 339, année 1949. — M. Jacques Masteau, rapporteur, et avis de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget de la marine marchande par la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 (nos 331 et 343, année 1949. — M. Courrière, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures cinquante minutes.*)

Le Directeur du service de sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Erratum

au compte rendu in extenso
de la séance du 4 *mars* 1949.

PUBLICATIONS DESTINÉES A LA JEUNESSE

Page 546, 1re colonne, 5e alinéa avant la fin, 1re ligne:

Au lieu de: « La commission de la surveillance... »,

Lire: « La commission chargée de la surveillance... »

Erratum

au compte rendu in extenso
de la séance du 8 *avril* 1949.

ADOPTION D'UN AVIS
SUR UNE PROPOSITION DE LOI (LOYERS)

Page 898, 3e colonne, 9e alinéa, 6e ligne:

Au lieu de: « qu'il exerçait lui-même »,

Lire: « qu'il y exerçait lui-même ».

Page 907, 1re colonne, 3e alinéa avant la fin:

Au lieu de: « (l'amendement est adopté »),

Lire: « l'amendement est adopté sous la rubrique: art. 1er *bis* B (nouveau) ».

Même page, 2e colonne, 8e alinéa avant la fin:

Au lieu de: « l'article 4 A (nouveau) est adopté »,

Lire: « l'article 4 A (nouveau) est adopté et devient l'article 4 *ter* (nouveau). »

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRÉSIDENCE DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE LE 12 AVRIL 1949

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.*

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

Liste de rappel des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

FONCTION PUBLIQUE

N° 225 Emile Aubert.

RAVITAILLEMENT

N° 388 René Cassagne.

Agriculture.

N°s 381 Jean Durand; 400 Edouard Barthe; 407 Edouard Barthe.

Anciens combattants et victimes de la guerre.

N°s 246 René Dubois; 367 Henri Cordier; 382 Albert Denvers; 417 Georges Bourgeois; 435 Edouard Barthe.

Education nationale.

N°s 343 Marcelle Devaud; 344 Marcelle Devaud.

Finances et affaires économiques.

N°s 231 Jacques Destrée; 520 Bernard Lafay; 638 Charles Brune; 766 Abel-Durand; 767 Charles Cros; 814 Georges Maire; 840 André Dulin; 922 Jacques Gadoin; 926 Maurice Walker; 936 Pierre de Félice; 1158 René Depreux.

N°s 33 Arthur Marchant; 35 Henri Cordier; 50 Yves Jaouen; 51 Yves Jaouen; 53 Emilien Lieutaud; 68 Auguste Pinton; 76 Marcel Léger; 88 Georges Maire; 90 Maurice Walker; 93 Maurice Walker; 116 Max Fléchet; 119 Edgar Tailhades; 143 Lucien Tharradin; 149 Jacques Debû-Bridel; 153 Max Mathieu; 175 Georges Maire; 208 Max Mathieu; 234 Vincent Rotinat; 250 Gaston Chazette; 253 André Litaise; 273 Charles Naveau; 274 Henri Rochereau; 287 Jacques Boisrond; 288 Jean Chapalain; 292 François Schleiter; 310 Francis Le Basser; 325 Yves Jaouen; 326 François Labrousse; 345 Frédéric Cayrou; 346 François Dumas; 350 Pierre Vitter; 351 Pierre Vitter; 394 Charles Brune; 396 Etienne Rabouin; 403 Jean Clerc; 409 Georges Bernard; 410 Martial Brousse; 420 Fernand Verdeille; 436 Fernand Auberger; 437 Jean Grassard.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX FINANCES

N° 428 Emile Claparède.

France d'outre-mer.

N° 411 Raphaël Saller.

Industrie et commerce.

N° 430 Pierre de La Gontrie.

Justice.

N° 379 Ernest Pezet.

Reconstruction et urbanisme.

N°s 128 André Canivez; 329 Gabriel Bolifraud; 358 Laillet de Montulle; 423 Bernard Lafay.

Santé publique et population.

N°s 333 Edouard Barthe; 360 Marcelle Devaud; 408 Fernand Auberger.

Travail et sécurité sociale.

N°s 151 Jacques Boisrond; 300 Max Mathieu; 399 Henri Cordier; 406 Bernard Lafay.

AGRICULTURE

554. — 12 avril 1949. — **M. Edouard Barthe** demande à **M. le ministre de l'agriculture**: 1° comment a été effectuée la répartition de 200.000 dollars prévue dans le récent accord commercial avec la bizone pour exportation de jus de fruits; 2° quelles mesures il compte prendre pour l'exportation des jus de raisin.

555. — 12 avril 1949. — **M. Bénigne Fournier** expose à **M. le ministre de l'agriculture** la situation des agriculteurs assujettis aux versements à la caisse des allocations familiales dont le revenu cadastral servant de base à ces versements comportait des erreurs; que des contrôleurs de la caisse ont effectué en mairie, courant mars les vérifications du revenu cadastral de chaque exploitant; qu'à la suite de cette vérification, la caisse effectua un rappel de cotisation portant sur les exercices 1947 et 1948; et demande si la caisse est en droit de demander le versement de ces rappels portant sur des exercices clos.

DEFENSE NATIONALE

556. — 12 avril 1949. — **M. Henri Cordier** expose à **M. le ministre de la défense nationale** le cas d'un engagé volontaire de dix-huit ans qui vient d'être désigné pour partir en Indochine, sans instruction militaire ni technique et qui avait moins de quatre mois de présence sous les drapeaux; et demande si les instructions ministérielles permettent une pareille désignation si regrettable en soi par ailleurs.

AIR

557. — 12 avril 1949. — **M. Michel Debré** signale à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)** qu'il paraît utile de préciser sans tarder l'attitude que le Gouvernement entend adopter à l'égard de l'office des études et recherches aéronautiques; expose qu'il semble, en effet, que le travail des commissions de réforme aboutisse à créer chez un grand nombre de chercheurs de cet office une certaine inquiétude tant en ce qui concerne la suite de leurs travaux que leur carrière personnelle; qu'on a même prétendu que les économies qu'il serait utile de rechercher, ainsi que, le cas échéant, une coordination avec des services semblables du ministère de l'air ou des autres ministères, auraient pour conséquence d'apporter une plus grande réduction de crédits et de personnels en ce qui concerne les laboratoires et les chercheurs qu'en ce qui concerne les personnels administratifs, et les immeubles des bureaux réservés à ces personnels administratifs; et lui demande s'il pourrait préciser la position de l'administration, et le cas échéant de faire connaître qu'en pareille matière c'est moins à l'égard des chercheurs qu'à l'égard des services administratifs que des économies peuvent être envisagées.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

558. — 12 avril 1949. — **M. Raymond Bonnefous** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'acte dit loi du 30 janvier 1941 instituant un prélèvement temporaire sur les excédents de bénéfices précise, dans son article 7, paragraphe 2, alinéa b, que le bénéfice de comparaison est établi compte tenu de la rémunération normale du chef d'entreprise lorsque cette rémunération n'est pas admise dans les frais généraux pour l'assiette de l'impôt cédulaire; expose le cas d'un entrepreneur de transports qui exploite son entreprise avec le concours de ses enfants majeurs qui ne sont pas salariés et pour lesquels aucune rémunération ne figure donc dans les frais généraux; et demande: 1° si pour la détermination de la rémunération normale du chef d'entreprise, l'intéressé peut ajouter à la valeur de sa propre rémunération celle qui représente la valeur réelle du travail fourni par ses enfants non salariés travaillant dans son entreprise; 2° dans la négative, si l'intéressé peut faire admettre par l'administration que ladite rémunération des enfants doit préalablement être admise en diminution du bénéfice à comparer.

559. — 12 avril 1949. — **M. Michel Debré** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que de nombreuses protestations sont émises à l'égard de la politique récente des banques nationalisées qui ont relevé considérablement les droits de garde, de courtage et de commission, en les portant à des taux nettement supérieurs à ceux qu'exigent les établissements similaires à direction privée; et demande si les banques nationalisées ne pourraient pas adopter une autre attitude, et si l'on pourrait faire connaître, par une sorte de livre blanc, les avantages d'ordre économique, financier et social apporté par la nationalisation des banques.

560. — 12 avril 1949. — **M. Jacques de Maupeou** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que des porteurs de rentes perpétuelles à 3 p. 100, de rentes amortissables 3,5 p. 100 1942 et 3 p. 100 1945, ainsi que d'obligations du Trésor amortissables 3,5 p. 100 1943 et 3,5 p. 100 1944, ont, à la fin de janvier passé, souscrit, en application du décret n° 49-83 du 21 janvier 1949, à l'emprunt portant 5 p. 100 d'intérêts, en échange de quoi ils doivent se voir délivrer les inscriptions nominatives de ce nouvel emprunt, et lui demande vers quelle époque de la présente année 1949 lesdites inscriptions seront remises aux ayants droit.

INDUSTRIE ET COMMERCE

561. — 12 avril 1949. — **M. Michel Debré** signale à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** qu'un grand nombre d'industriels se plaignent de l'activité manifestée tant par Electricité de France que par Gaz de France, qui développeraient la fabrication d'appareils, notamment d'appareils ménagers, et qui procéderaient eux-mêmes à la vente et l'installation desdits appareils, en contradiction avec le décret du 28 mai 1946; et demande qu'une mise au point intervienne précisant la portée et les limites de l'activité des sociétés nationalisées en ce domaine.

INTERIEUR

562. — 12 avril 1949. — **M. Auguste Pinton** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° s'il pense que, par assimilation à un maire, un président de syndicat intercommunal pourrait se voir allouer par son comité une indemnité de représentation en rapport avec les dérangements et pertes de temps occasionnées par ses fonctions; 2° au cas où il estimerait que la législation en vigueur s'oppose à une telle allocation et qu'un texte législatif ou réglementaire devrait, pour la permettre, intervenir, s'il a l'intention de susciter l'élaboration de ce texte; 3° au cas où ce texte serait déjà préparé, dans quel délai il compte le faire aboutir.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

563. — 12 avril 1949. — **M. Jules Pouget** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si aucune possibilité de réparation n'existe au profit de la personne spoliée qui, arrêtée comme présumée juive par les Allemands, a vu son avoir espèces bancaires, directement confisqué par leurs services (Debisenschutz Kommando) puisque l'office des biens et intérêts juifs refuse toute indemnité étant donné que la loi du 16 juin 1948 n'est applicable qu'aux prélèvements opérés par l'administration de Vichy, et la législation sur les dommages de guerre exclut les pertes d'espèces monétaires.

RÉPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

Postes, télégraphes et téléphones.

434. — **M. Henri Maupoil** signale à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones** que dans les campagnes de Saône-et-Loire, en particulier, le bureau de poste est ouvert au public de neuf heures à douze heures et de quinze heures à dix-huit heures; qu'une personne désirant téléphoner à un médecin, un vétérinaire ou à d'autres personnes pour une affaire grave, dans la période de fermeture du bureau, c'est-à-dire entre dix-huit heures et neuf heures du matin, et entre douze heures et quinze heures, se voit réclamer, si elle utilise le téléphone du bureau de poste, une surtaxe, que ce soit de jour ou de nuit; qu'il est tout à fait anormal qu'une surtaxe de nuit soit réclamée lorsque le demandeur utilise un appareil dans la journée; et demande, dans l'intérêt des médecins, en particulier, et des usagers, en général, d'une part, le rétablissement des heures d'ouverture des bureaux de poste, comme par le passé, et, d'autre part, la suppression pure et simple de la surtaxe lorsque l'appel est adressé à un médecin. (*Question du 10 mars 1949.*)

Réponse. — Les restrictions apportées aux heures d'ouverture des bureaux fonctionnant dans les communes rurales résultent de l'application des dispositions de la loi du 7 janvier 1948, portant réduction de 10 p. 100 des dépenses civiles qui se sont traduites, dans la loi de finances du 14 septembre, par d'importantes suppressions d'emplois. Cependant, pour tenir compte du caractère particulier des services postaux, télégraphiques et téléphoniques, la réduction en question a été ramenée à un et demi pour cent. Quoi qu'il en soit, les réductions d'heures d'ouverture des bureaux permettent d'améliorer le rendement des agents au guichet en dehors des heures d'affluence sans imposer une gêne excessive aux usagers. Les dispositions adoptées étant de portée générale, il n'est pas possible de revenir sur les décisions prises. En ce qui concerne les conditions de fonctionnement du service téléphonique, aucune modification n'a été apportée au service des abonnés, lequel continue d'être assuré, au moins de huit à douze heures et de quatorze à dix-neuf heures. Aucune gêne sérieuse ne paraît donc entraver les facilités anciennes accordées aux usagers du téléphone dans les petites localités, ceux-ci ayant, en effet, la possibilité de téléphoner entre huit et neuf heures, quatorze et quinze heures, à partir d'un poste d'abonné. Quant aux surtaxes imposées aux communications demandées en dehors des heures d'ouverture des bureaux, elles servent à gager les rétributions allouées au personnel pour ce service supplémentaire. Au cas particulier des appels pour les médecins, la surtaxe est réduite: 40 francs, quel que soit le moment de l'appel, au lieu de 100 et 200 francs, suivant l'heure, pour les autres appels. Cependant, dans ce cas, la rétribution du personnel reste inchangée. L'administration consent donc déjà un sacrifice, qu'elle ne peut, en raison des difficiles circonstances budgétaires actuelles, aggraver, en accordant la gratuité complète.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

925. — **M. Maurice Walker** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par application de l'ordonnance n° 45-1820 du décret du 15 août 1945, la réserve spéciale de réévaluation est réintégrée dans le bénéfice imposable en cas de cession ou cessation d'entreprise; qu'un commerçant dont un immeuble personnel, dans lequel aucun acte commercial n'était effectué et qui figurait au bilan a réévalué celui-ci et, précisant qu'aucun amortissement n'a jamais été opéré sur cet immeuble à usage non commercial, ni avant ni après réévaluation, demande si la réserve de réévaluation afférente à cet immeuble doit être réintégrée au bénéfice en cas de cession ou de cessation de commerce (l'immeuble en question étant resté dans le patrimoine du commerçant). (*Question du 4 mai 1948.*)

Réponse. — Réponse affirmative, en principe.

61. — **M. Edouard Barthe** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la commune de Vias (Hérault), occupée par l'armée d'occupation, a été gravement sinistrée, que son vignoble a été gravement endommagé, que, de 1943 à 1947, le rendement de la récolte en vin, qui, avant la guerre, s'élevait en moyenne à 60 hectolitres à l'hectare, a été successivement de 23 hectolitres, 16 hectolitres, 20 hectolitres, 24 hectolitres et 20 hectolitres; et demande s'il ne conviendrait pas d'exonérer ces vignerons de tout impôt sur les bénéfices agricoles de la dernière récolte. (*Question du 14 décembre 1948.*)

Réponse. — L'impôt sur les bénéfices de l'exploitation agricole dû au titre de ces dernières années par les viticulteurs de la commune de Vias a été établi conformément aux décisions prises par les commissions compétentes, en fonction du nombre d'hectolitres de vins récoltés par les intéressés en sus de la récolte nécessaire pour couvrir les frais d'exploitation. Les impositions mises en recouvrement tenant ainsi déjà compte de la faiblesse de la récolte, aucune mesure particulière n'est à envisager en faveur des viticulteurs dont la situation au regard de l'impôt sur les bénéfices de l'exploitation agricole a été équitablement réglée.

---

95. — **M. Maurice Walker** expose **à M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un industriel, sinistré en 1943, puis prisonnier de guerre, ayant repris son activité en 1943, a porté dans sa comptabilité, conformément au *B. O. C. D.* 29 p. 1945, n° 7, page 241) la provision existante pour les dommages de guerre, au compte « Provisions pour D. G. « stock » et le solde au compte « Amortissements immobilisations sinistrées », qu'à la clôture de l'exercice 1945, ces comptes ont été crédités d'une somme à valoir sur le compte « Profits et pertes »; que les reports déficitaires s'ensuivant ont été passés en écriture; que l'inspecteur des contributions directes a signifié audit industriel que par le jeu d'écritures sans base légale, il avait « déduit des déficits qui n'existent ni dans les faits, ni en comptabilité »; que, supposant que cet avis résultait des nouvelles dispositions de la loi du 28 octobre 1946, l'industriel a demandé que la provision de reconstruction soit virée au compte « Amortissements des immobilisations sinistrées », et que cette demande est restée sans réponse; qu'au cours d'une visite, l'inspecteur l'a informé que la cause du déficit datant de 1940, le délai de cinq ans pour le report déficitaire était dépassé; et demande: 1° si l'administration est fondée de remettre les écritures comptables en cause lorsqu'elles ont été passées suivant le plan de l'administration contrairement à la décision ministérielle du 15 octobre 1947; 2° si, dans l'affirmative, l'industriel n'est pas fondé à demander la remise en cause de tous les exercices depuis 1940, afin que les amortissements effectués sur les nouvelles immobilisations — amortissements prélevés sur le bénéfice d'exploitation — le solde étant passé à « Provision pour D. G. T. » soient considérés comme amortissements différés. (*Question du 21 décembre 1948.*)

Réponse. — Question d'espèce à laquelle il ne pourrait être répondu que si l'administration était mise à même, par l'indication du nom et de l'adresse de l'industriel intéressé, de faire procéder à une enquête sur son cas particulier.

---

114. — **M. Jacques Boisrond** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il est impossible, dans certains commerces de petit détail d'inscrire les recettes, article par article et par client, et qu'il en résulte que ces commerçants ne peuvent présenter leur comptabilité que par inscriptions globales en fin de journée et sont dénués de moyens pour apporter la preuve de la sincérité de leur déclaration; précise qu'un texte récent spécifie, en effet: « ne peut être regardé comme ayant apporté, à l'encontre de la taxation établie, conformément à l'avis de la commission départementale des impôts directs, la preuve exigée par l'article 18 du code général du chiffre exact de ses bénéfices, le contribuable qui se borne à produire une comptabilité qui ne présente qu'une inscription globale des recettes journalières et est, en fait, impossible à vérifier, alors même que cette comptabilité serait établie suivant les usages des professions exercées par l'intéressé » (arrêt du conseil d'Etat du 31 juillet 1948, req. n° 95-377, 7e S.-S.); et demande de quelle manière certains commerçants de petit détail épicerie, mercerie, bazar, café, boucherie, etc.) doivent comptabiliser leurs recettes pour être en règle avec le fisc et à faire admettre leur comptabilité même au cas où les bénéfices accusés seraient supérieurs à ceux que suppose l'administration. (*Question du 23 décembre 1948.*)

Réponse. — Tenant compte des conditions d'exercice du commerce de détail, l'administration admet que la circonstance que les recettes journalières ne sont pas enregistrées en détail n'est pas, à elle seule, suffisante pour permettre d'écarter la comptabilité d'un commerçant, à la condition, toutefois, que celle-ci soit, par ailleurs, bien tenue et que les résultats — et notamment le bénéfice brut — qu'elle accuse soient en rapport avec l'importance et la production apparente de l'entreprise. La question de savoir si les résultats accusés par une comptabilité non appuyée de justifications quant au montant des recettes journalières peuvent être retenus pour l'établissement de l'impôt est donc une question de fait — indépendante du mode de tenue des livres comptables — qu'il appartient au service local des contributions directes d'apprécier dans chaque cas particulier, sous réserve du droit de réclamation des intéressés devant les tribunaux administratifs.

---

185. — **M. Aristide de Bardonnèche** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la loi n° 48-1450 du 20 septembre 1948 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires prévoit, en son article 69, qu'un règlement d'administration publique déterminera, dans les deux mois de la promulgation de la présente loi, les mesures propres à en assurer l'exécution; et demande quelles mesures ont été prises jusqu'à ce jour pour hâter la péréquation des retraites. (*Question du 18 janvier 1949.*)

Réponse. — Le règlement d'administration publique du 17 mars 1949, prévu par l'article 69 de la loi du 20 septembre 1948, portant réforme du régime des pensions civiles et militaires a été publié au *Journal officiel* du 19 mars.

---

323. — **M. André Dulin** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, 1° en application des dispositions de la loi du 20 septembre 1948, portant réforme du régime des pensions civiles et militaires (art. 11, § II, point 2), conjuguées avec l'article 2 de l'arrêté du ministre de la défense nationale du 27 novembre 1946 (*Journal officiel* du 21 décembre 1946) et l'article 14 de la loi du 14 avril 1924 sur les pensions de retraite civiles et militaires, un fonctionnaire d'Etat, détaché en qualité de A. S. T. O. du 1er août 1945 au 1er juillet 1946, et en fonctions au G. F. C. C. à Berlin, peut, pendant la durée de cette période, décompter de la façon suivante les annuités liquidables pour sa pension de retraite: *a*) onze mois pour la durée effective des services; *b*) onze mois au titre de campagne simple; 2° dans le décompte des annuités tel qu'il est défini à l'article 16, paragraphe *b*, point 2, de la loi du 20 septembre 1948 « ...les trente premières années de services valables dans la liquidation d'une pension d'ancienneté... » doivent se comprendre comme étant trente années de services effectifs auxquelles s'ajoutent en totalité les bonifications prévues à l'article 8, paragraphe III de la loi, ou bien, les trente premières années de services effectifs doivent-elles être ramenées, au préalable, aux cinq sixièmes et les bonifications n'intervenir ensuite que pour cinq sixièmes, afin de compléter les trente premières années de services; 3° dans le calcul des bonifications, celles-ci n'interviennent pour les cinq sixièmes que jusqu'à complément des trente annuités, le reliquat étant ensuite décompté pour leur valeur entière; 4° quelles sont les annuités et les bonifications à décompter pour un fonctionnaire d'Etat ayant la qualité d'ancien combattant de la guerre 1914-1918, pour la période du 14 décembre 1914 au 17 septembre 1919, compte tenu de ses diverses situations, telles qu'elles sont précisées ci-après: *a*) du 14 décembre 1914 au 31 octobre 1915 appelé au service militaire et affecté dans un régiment à l'intérieur; *b*) du 1er novembre 1915 au 11 novembre 1918 au front, dans une unité combattante; *c*) du 12 novembre 1918 au 17 septembre 1919 (date de sa démobilisation) en occupation en Allemagne. (*Question du 15 février 1949.*)

Réponse. — 1° Le corps des assimilés spéciaux a été supprimé le 1er avril 1946 et incorporé au commissariat général des affaires allemandes et autrichiennes. Jusqu'à cette date du 1er avril, il était considéré comme un corps militaire dont les membres étaient mobilisés (ordonnance et décret du 24 mars 1945). En conséquence et sous réserve qu'à compter du 1er avril 1946 le fonctionnaire dont il s'agit ait été placé dans la position régulière de détachement; *a*) les services accomplis sont valables d'abord comme services militaires, ensuite comme services civils; *b*) ils ouvrent droit aux campagnes simples jusqu'au 1er avril 1946 si l'intéressé avait la qualité de fonctionnaire ancien combattant, c'est-à-dire s'il avait au préalable, à une période quelconque, bénéficié de campagnes doubles; 2° et 3° pour l'ouverture du droit à pension, il doit être fait état de trente ans de services effectifs, compte tenu éventuellement des bonifications assimilées à de tels services, mais pour la liquidation, ces années seront réduites en vingt-cinq annuités liquidables par une réduction d'un sixième qui porte aussi bien sur les services que sur les bonifications assimilées. Au delà de ces trente années de services (vingt-cinq annuités liquidables), les services ou bonifications sont comptés pour leur valeur intégrale ou pour les cinq sixièmes seulement, suivant qu'ils correspondent à des services de la catégorie B et services militaires ou à des services de la catégorie A; 4° sous réserve que l'état des services de l'intéressé confirme les renseignements donnés, la période considérée sera comptée comme services militaires auxquels s'ajouteront: du 14 décembre 1914 au 31 octobre 1915, une bonification pour campagne simple; du 1er novembre 1915 au 11 novembre 1918, une bonification de campagne double; du 12 novembre 1918 au 17 septembre 1919, une bonification de campagne simple.

---

324. — **M. Emile Durieux** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques:** 1° comment doit s'interpréter l'article 62 du code des contributions directes (impôt cédulaire) qui précise que « l'impôt est dû par les bénéficiaires de revenus imposables et porte chaque année sur les traitements, indemnités, émoluments, salaires, pensions, rentes viagères, payés aux intéressés au cours de la même année » pour les sommes perçues au titre des majorations de reclassement des fonctionnaires pour l'année 1948, date à laquelle l'impôt cédulaire a été supprimé; 2° si les rappels visés au paragraphe précédent et perçus en 1949 doivent figurer dans la déclaration servant à l'établissement de l'impôt général sur le revenu pour les revenus de 1948. (*Question du 15 février 1949.*)

Réponse. — 1° En vertu des dispositions visées dans la question et de celles de l'article 67 du code général des impôts directs, la retenue de l'impôt cédulaire devait être opérée en 1948 sur les traitements et salaires imposables qui ont été payés du 1er janvier au 31 décembre de ladite année, quelle que fût la période à laquelle ces traitements et salaires se rapportaient. Mais, les fonctionnaires ont, comme les autres salariés, bénéficié de l'augmentation générale des salaires accordée à compter du 1er septembre 1948 sous la forme d'une indemnité compensatrice de l'impôt cédulaire. Les rappels de traitements qui leur ont été versés en 1948 au titre de la première tranche du reclassement ont donc été assortis de l'indemnité compensatrice pour la fraction de leur montant qui correspondait à la période courue à partir du 1er septembre 1948. Ainsi, cette fraction, comme le traitement afférent à la même période, été payée sans qu'aucune retenue ne lui ait été appliquée, en fait, au titre de l'impôt; 2° réponse négative, la date à envisager pour l'application de l'impôt en ce qui concerne les traitements et salaires étant, ainsi qu'il résulte de l'article 62 susvisé du code général des impôts directs, celle du paiement de ces revenus.

373. — M. Jacques de Menditte rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les retraités civils et militaires attendent depuis le 1er janvier 1949 le paiement du rappel qui leur est dû en application de la loi du 21 septembre 1948; signale qu'après enquête effectuée dans son département, où 2.200 dossiers sont prêts à être payés sur un nombre de 11.000 retraités, le retard apporté à ce payement incombe, non aux fonctionnaires des finances, dont la compétence et le dévouement sont, quel que soit le rang qu'ils occupent dans cette administration, au-dessus de tout reproche, mais au manque de personnel nécessaire pour ce travail aussi urgent qu'exceptionnel; et lui demande les instructions qui ont été données aux trésoreries générales (ventilation du personnel existant, embauchage de personnel temporaire, heures supplémentaires, etc.) pour que les difficultés qui s'opposent à ce règlement et qui sont si préjudiciables aux intérêts de ceux qui ont servi l'Etat toute leur vie soient au plus tôt résolues. (*Question du 22 février 1949.*)

Réponse. — En raison de la complexité des conditions d'attribution des divers avantages accordés aux titulaires de pensions civiles et militaires de retraite par les décrets des 1er et 9 octobre 1948, il a paru indispensable de décharger les comptables-payeurs (comptables directs du Trésor et receveurs des postes) de tout travail de liquidation et de confier aux trésoreries générales le soin de régulariser la situation de chaque pensionné. Celles-ci ont donc été appelées, une fois de plus, à assumer une tâche particulièrement importante et délicate qui devait, au surplus, être menée à bien rapidement pour que les pensionnés puissent percevoir, dans les plus brefs délais, les rappels qui leur étaient dus. Aussi, dès le 29 décembre dernier, les trésoriers-payeurs généraux intéressés ont-ils été invités, en raison de la réglementation actuelle qui interdit formellement tout recrutement de personnel nouveau: à renforcer les effectifs de leurs services des pensions à l'aide des agents qu'ils estimeraient possible de distraire temporairement des autres services; à faire effectuer, en outre, certains travaux en dehors des heures normales de service. En vue de la rémunération des travaux ainsi accomplis en heures supplémentaires et dans la limite des disponibilités budgétaires, des crédits fixés en tenant notamment compte du nombre de pensions assignées payables dans le ressort de chaque trésorerie générale et du nombre d'agents affectés à chaque service des pensions ont été mis, par la suite, à la disposition des trésoreries générales. Grâce à ces mesures exceptionnelles, tous les pensionnés qui ont souscrit la demande de révision de leurs pensions ont pu être mis en mesure de percevoir le rappel auquel ils avaient droit au titre des avances sur péréquation.

---

427. — M. André Southon rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 69 de la loi n° 48-1450 du 20 septembre 1948 prévoit qu'un règlement d'administration publique déterminera dans les deux mois de la promulgation de la loi les mesures propres à en assurer l'exécution; que ce règlement n'a pas encore été publié; et lui demande, en conséquence, s'il ne considère pas comme urgente la publication de ce règlement d'administration publique prévu par la loi. (*Question du 9 mars 1949.*)

Réponse. — Le règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 20 septembre 1948 portant la date du 17 mars 1949 est paru au *Journal officiel* du 19 mars suivant.

---

447. — M. Emile Claparède demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si une société en nom collectif peut exercer, dès cette année, l'option prévue à l'article 93, paragraphe 3, du décret du 9 décembre 1948 (réforme fiscale) afin d'être placée sous le régime des sociétés à responsabilité limitée, pour la taxation des bénéfices de son exercice clos en 1948; si l'option instituée par ce décret peut être exercée par une société de fait existant entre deux frères depuis le décès de leur père survenu en avril 1938, connue depuis lors par l'administration et toujours considérée par elle comme une société en nom collectif (patente d'associé secondaire, partage des bénéfices et pertes, etc.). (*Question du 12 mars 1949.*)

Réponse. — 1° L'article 21 du projet de loi n° 6082 portant aménagements fiscaux, déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale le 18 janvier 1949, tend à permettre, sous certaines conditions, aux sociétés de personnes et aux associations en participation de demander à être assujetties à l'impôt sur les sociétés, au titre de 1949, sur leurs bénéfices de l'année 1948 ou des exercices clos en 1948; 2° réponse négative.

---

450. — M. Pierre Loison demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact que, malgré l'assurance qui leur avait été donnée, le payement du solde du prélèvement exceptionnel a été exigé avant la fin de mars pour les commerçants artisans et petits industriels, bien qu'ils aient fait une demande de revision. (*Question du 12 mars 1949.*)

Réponse. — Le payement du solde du prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation ne peut en principe être d'ores et déjà exigé des contribuables en cause. Les instructions adressées à ce sujet aux comptables du Trésor précisent en effet que, bien que les demandes en remise ou en modération ne comportent pas d'effet suspensif de payement, les percepteurs doivent, se borner, jusqu'à la décision de la commission paritaire, à prendre les mesures conservatoires strictement indispensables. Ces instructions viennent d'ailleurs d'être rappelées aux services intéressés. Au surplus, les cotisations au prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation ne sont exigibles qu'à l'expiration du troisième mois qui suit celui au cours duquel les rôles ont été mis en recouvrement. Or, d'une manière générale les rôles correspondants n'ont été mis en recouvrement qu'à partir du 1er décembre 1948. La date d'exigibilité des cotisations qui y sont comprises ne sauraient en conséquence être antérieure au 1er avril 1949.

FRANCE D'OUTRE-MER

438. — M. Jean Grassard expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que ces deux dernières années, le Cameroun a repris rang parmi les producteurs de « tabac de cape » qui y est cultivé dans l'ancienne plantation allemande de Batschenga et demande: 1° quel tonnage a été produit en 1947 et 1948; 2° quelle quantité de « tabac de cape » en feuilles ou en cigares manfacturés a pu être réexpédiée sur l'étranger; 3° si les « tabacs de cape » du Cameroun importés en France sont seulement destinés à la consommation métropolitaine. (*Question du 10 mars 1949.*)

Réponse. — 1° La production de l'ancienne plantation allemande de Batschenga actuellement exploitée par le S.E.I.T.A. s'est élevée: pour la récolte 1947 à 39 tonnes dont 28 tonnes de tabac de cape; pour la récolte 1948 à 83 tonnes dont 60 tonnes de tabac de cape; 2° Aucune quantité de tabac de cape provenant de la plantation de Batschenga n'a été réexpédiée sur l'étranger; 3° la totalité des tabacs de cape importés du Cameroun en France est destinée à la consommation métropolitaine.

---

467. — M. Luc Durand-Reville demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** s'il est exact: 1° qu'il soit impossible, à l'heure actuelle, d'obtenir un passage, par voie maritime ou aérienne, entre l'Afrique équatoriale française et la métropole, avant le mois de juin prochain; 2° que le Gabon soit, désormais, privé de fret frigorifié, les cales réfrigérées des vapeurs desservant ce territoire étant utilisées aux profits des escales précédant celle du Gabon; et, dans l'affirmative, les dispositions que comptent prendre son département: 1° pour assurer le retour en congé normal des gabonais avant l'été; 2° pour assurer le ravitaillement du Gabon en viande, ce territoire ne disposant d'aucune ressource intrinsèque de cette nature. (*Question du 22 mars 1949.*)

Réponse. — 1° En ce qui concerne l'incidence sur les délais de réservation des places à bord des navires et des avions, de l'embouteillage signalé, en Afrique équatoriale française, par l'honorable parlementaire, il est exact qu'en raison de la concentration des demandes de retour en congé dans la métropole sur une même période de l'année, au détriment des autres périodes pendant lesquelles navires et avions remontent avec des places inoccupées, les prévisions de rapatriement dépassent actuellement la capacité des navires, jusqu'au mois de juillet, et celle des avions, jusqu'au 14 mai. Il est toutefois, d'ores et déjà permis de constater que l'Afrique équatoriale française est actuellement desservie par trois navires, le *Bonfora*, le *Foucauld* et le *Brazza*, alors qu'à la même époque, en 1948, ce territoire ne disposait en permanence, pour ses liaisons maritimes, que du *Canada* et du *Cap Saint-Jacques*. Il y a donc une réelle amélioration sur la situation des années précédentes, amélioration qui se constate d'ailleurs dans le nombre des rotations sur l'Afrique équatoriale française effectuées pendant les sept premiers mois de 1948 (sept voyages, dont trois effectués avant le 20 avril 1948) et le chiffre prévu pour la même période de 1949 (treize voyages, dont huit effectués ou à effectuer avant le 20 avril 1949). Dans l'état actuel des transports maritimes, il est à craindre qu'il soit difficile d'obtenir un effort supplémentaire du ministère de la marine marchande, dont l'attention, ainsi que celle des compagnies de navigation est, d'une façon quasi-permanente, appelée sur l'état de la relève sur la côte occidentale d'Afrique, dans son ensemble (l'Afrique occidentale française dont l'importance économique et démographique est pourtant nettement supérieure à celle de l'Afrique équatoriale française est, en particulier, encore moins bien desservie que l'Afrique équatoriale française). Elle vient de l'être à nouveau, et d'une façon toute spéciale, sur la situation signalée par M. Durand-Reville. Il est toutefois possible de soulager l'actuelle période de pointe de l'Afrique équatoriale française par l'intensification des transports aériens, les avions pouvant être plus facilement déroutés que les navires. Il a été demandé en conséquence à la compagnie nationale Air France, d'accord avec le haut commissaire à Brazzaville, d'étudier la possibilité d'un avion supplémentaire bimensuel à partir du 1er mai sur l'itinéraire Paris-Alger-Kano-Douala-Brazzaville. Par ailleurs, diverses entreprises aériennes privées sont toutes disposées à effectuer de nombreux voyages spéciaux sur l'Afrique équatoriale française, pour le cas où il serait fait appel à leurs services par l'intermédiaire de leurs représentants locaux; 2° depuis la remise en service des paquebots sur la côte d'Afrique, la destination du fret frigo a été réglée par les exportateurs métropolitains. Ces derniers ayant préféré expédier sur les territoires plus rapprochés, en raison, sans doute, des avantages présentés par ces opérations, au point de vue trésorerie et roulement de fonds, mon département est intervenu auprès du comité du trafic de la côte d'Afrique. Ce dernier, ayant eu l'écho des mêmes doléances, vient de prendre la décision de répartir lui-même le fret mis à la disposition des différentes escales. Le *Brazza* du 30 mars vient de partir avec les deux tiers de sa capacité frigo à destination de Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire. Ces proportions seront maintenues sur les paquebots suivants; 3° il est de tradition que le ravitaillement en viande du Gabon, dépourvu de tout élevage, soit assuré par les soins du Cameroun et particulièrement par la société La Pastorale. Les brasseries du Cameroun, à Douala, posséderont bientôt les installations frigorifiques nécessaires au stockage avant embarquement. Les mesures récentes prises pour assurer un maximum de capacité frigorifique sur les navires reliant le Cameroun au Gabon permettraient le transport de viande frigorifiée, s'il existait à Libreville et à Port-Gentil des installations frigorifiques fixes permettant ainsi d'établir une chaîne continue du froid. De telles installations sont prévues dans le plan d'équipement de l'Afrique équatoriale française. De leur installation dépendra la solution définitive de l'approvisionnement en viande du Gabon.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

278. — **M. Georges Laffargue** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que la caisse nationale de sécurité sociale possède un patrimoine immobilier considérable constitué par des acquisitions réalisées avant la guerre; que la conservation de ce patrimoine ne répond plus au rôle de cet organisme tel qu'il avait été conçu au moment de la mise en vigueur de la législation sur les assurances sociales; que le système de la répartition a été substitué, en raison des circonstances, au système de la capitalisation pour les risques vieillesse et invalidité; qu'il est de notoriété publique que la gestion par un organisme d'Etat de biens immobiliers ne donne pas le rendement qu'on pourrait en attendre; et demande: 1° quels sont les immeubles (situation, consistance et importance) qui constituent le patrimoine de la caisse nationale de sécurité sociale; 2° quels sont, pour chacun de ces immeubles, le prix d'acquisition, la valeur vénale actuelle et le revenu annuel; 3° quel est, pour l'ensemble de ce patrimoine, le montant des frais d'administration supportés par la régie immobilière de la caisse nationale de sécurité sociale; 4° quelle est l'affectation présente de chacun des immeubles dont il s'agit; 5° quelles sont les mesures envisagées par l'administration pour procéder, dans le cadre de la politique financière du Gouvernement, au recensement des immeubles en question et à leur aliénation, dans le cas où leur conservation ne présenterait plus aucun intérêt économique ou social. (*Question du 3 février 1949.*)

Réponse. — I. — Situation. Consistance et importance du domaine immobilier de la caisse nationale de sécurité sociale. — Le patrimoine immobilier de la caisse nationale de sécurité sociale se compose de six immeubles et de deux groupes formés respectivement de huit et cinq immeubles. L'ensemble de ce domaine peut se diviser comme suit:

SITUATION	IMPORTANCE	CONSISTANCE
	a) *Immeubles à usage d'habitation.*	
42, avenue de la Grande-Armée	3 corps de bâtiments de 5 ou 6 étages plus chambres de domestiques.	Surface de 1.200 m² environ; 33 appartements de 3 à 8 pièces; boutiques au rez-de-chaussée.
44, avenue de la Grande-Armée	1 bâtiment de 5 étages plus chambres de domestiques.	Surface de 680 m²; 5 appartements de 5 à 10 pièces plus boutiques sur rue.
150, rue de l'Université et 3, avenue d'Orsay	1 corps de bâtiment, chacun de 6 étages plus chambres de bonnes.	L'ensemble, d'une superficie de 1.025 m², comprend 28 appartements de 4 à 6 pièces.
Groupe Vauban (place Vauban, avenue Lowendal, rue Bixio, avenue de Ségur).	8 immeubles de 6 à 8 étages plus grand garage souterrain.	L'ensemble s'étend sur 8.040 m² dont 3.660 mètres carrés de construction; il comprend 150 appartements dont la surface varie de 36 m² à 286 m².
	b) *Immeubles à usage commercial.*	
1 à 5, rue Paul-Cézanne	5 immeubles de 7 étages plus 2 étages souterrains.	Locaux à usage exclusif de commerce ou de bureaux, 24.600 m² environ de surface de planchers.
	c) *Immeubles à usage administratif.*	
47-49, avenue Simon-Bolivar	6 bâtiments, dont l'un est constitué par un rez-de-chaussée, les autres étant élevés sur 2, 3 ou 5 étages.	Surface du plancher: 14.000 m² environ.
60, avenue Victor-Hugo	Bâtiment avec cour intérieure, édifié sur 5 étages plus chambres de domestiques.	Superficie de 1.405 m² dont 1.100 bâtie; comprend 14 appartements dont les plus importants comptent 9 pièces.

II. — Prix d'acquisition des immeubles. — Valeur vénale. — Revenu annuel.

a) *Prix.*

IMMEUBLES	PRIX	DATE D'ACQUISITION	OBSERVATIONS
	francs.		
42 et 44, avenue de la Grande-Armée	10.001.598	Février 1932.	Acquis par la caisse générale de garantie.
150, rue de l'Université et 3, avenue d'Orsay	9.044.458	Juin 1932.	Acquis par la caisse générale de garantie.
Groupe Vauban	53.120.770 (travaux d'achèvement compris).	Juin 1932.	Acquis par la caisse générale de garantie.
1 à 5, rue Paul-Cézanne	20.000.000	Janvier 1939.	Immeuble acquis sur adjudication publique par la caisse générale de garantie.
47-49, avenue Simon-Bolivar	4.541.343	Avril 1939.	Acquis par la caisse générale de garantie.
60, avenue Victor-Hugo	5.841.683	Mai 1943.	Acquis par l'institut national d'action sanitaire des assurances sociales; dévolu à la caisse générale de garantie par décret du 16 février 1946.

b) *Valeur vénale.*

Cette valeur ne peut être indiquée — pour la fixer, il conviendrait que la caisse nationale s'adressât à un expert qui devrait tenir compte de l'importance de la construction, mais également de l'état d'entretien, des revenus, et surtout de l'état du marché. Il s'agit de groupes d'immeubles importants qui ne pourraient être acquis que par d'importantes sociétés — la vente séparée de certains immeubles composant les groupes paraissant présenter certains inconvénients du fait de services généraux communs.

c) *Revenus annuels.*

Les revenus annuels globaux de l'ensemble des immeubles ont été les suivants pour les années 1945, 1946, 1947, 1948:

ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES (1)	REVENU NET
	francs.	francs.	francs.
1945	11.003.380	7.244.915	3.758.465
1946	14.796.555	10.864.789	3.931.766
1947	22.384.969	15.939.169	6.445.800
1948	33.982.661	22.412.838	11.569.823

Les revenus par immeuble ou groupe d'immeubles pour l'année 1948 sont indiqués ci-après:

IMMEUBLES	RECETTES	DÉPENSES (1)	REVENU NET
	francs.	francs.	francs.
A usage d'habitation.			
12, avenue de la Grande-Armée	938.470	722.077	216.393
14, avenue de la Grande-Armée	1.347.190	670.674	676.516
150, rue de l'Université	974.684	815.654	159.030
8, avenue d'Orsay	749.150	709.827	39.323
Groupe Vauban	6.002.180	5.293.562	708.628
A usage commercial.			
1 à 5, rue Paul-Cézanne	17.449.768	9.469.354	7.980.414
A usage administratif.			
37, 39, avenue Simon-Bolivar	5.020.020	4.395.033	624.987
60, avenue Victor-Hugo	4.801.199	636.667	4.164.532
			11.569.823

(1) Y compris l'amortissement et les frais de gérance.

III. — Les frais d'administration supportés par le budget de la régie immobilière de la caisse nationale de sécurité sociale se sont élevés pour l'année 1947 à 1.372.205 F et, en 1948, à 1.606.316 F. Si la caisse s'était adressée à une société ou à un gérant privé, le montant des frais à supporter aurait été respectivement pour les années considérées: 2.165.000 et 3.308.000 F.

IV. — Affectation présente des immeubles:

IMMEUBLES	AFFECTATION
12-14, avenue de la Grande-Armée.....	Appartements à usage d'habitation.
150, rue de l'Université et 3, avenue d'Orsay..	Boutiques à usage commercial.
Place Vauban	L'ensemble est occupé par des particuliers, à l'exception de 10 appartements plus quelques locaux du rez-de-chaussée, qui constituent le siège et les bureaux de la caisse nationale de sécurité sociale. Le garage est exploité par une société.
1 à 5, rue Paul-Cézanne.....	Locaux comprenant des bureaux ou des boutiques, le tout loué à des particuliers ou à d'importantes sociétés.
60, avenue Victor-Hugo.....	Occupé par la direction du personnel et du matériel du ministère du travail et de la sécurité sociale.
47-49, avenue Simon-Bolivar.....	Direction régionale de la sécurité sociale; union pour le recouvrement des cotisations; caisse primaire de sécurité sociale et caisse régionale d'assurance vieillesse.

V. — L'aliénation des immeubles de la caisse nationale de sécurité sociale est de la seule compétence du conseil d'administration de cet organisme et n'a pas été envisagée à ce jour.

---

451. — M. André Southon expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'un médecin chirurgien des hôpitaux d'une ville du centre consacre habituellement toute son activité à l'hôpital qui n'a pas de clinique ouverte; qu'il est rémunéré de la façon suivante: *a*) un traitement forfaitaire fixé par délibération de la commisssion administrative des hospices, pour soins donnés aux malades bénéficiaires des lois d'assistance; *b*) les honoraires chirurgicaux payés en sus du prix de la journée par les malades payants, ces honoraires étant fixés par délibération de la commission administrative des hospices, conformément aux textes en vigueur, encaissés par le receveur au service hors budget et réservés par lui au docteur; dans ces conditions, étant donné, d'une part, que le médecin n'intervient pas dans la fixation de ses honoraires, d'autre part, qu'il n'encaisse pas ceux-ci directement; enfin, qu'au point de vue fiscal, il est imposé sous la rubrique « traitements et salaires », demande s'il n'estime pas que ce médecin doive être assujetti aux caisses d'allocations familiales et de sécurité sociale au lieu d'être considéré comme un travailleur indépendant. (*Question du 12 mars 1949.*)

Réponse. — Les médecins des hôpitaux sont considérés comme salariés au sens des législations de sécurité sociale s'ils consacrent toute leur activité professionnelle au service des établissements dans lesquels ils exercent. Par conséquent, si le médecin, chirurgien des hôpitaux d'une ville du centre, dont il est question, consacre habituellement toute son activité à l'hôpital qui le rémunère, il a la qualité de salarié et non de travailleur indépendant au regard des législations de sécurité sociale, et doit donner lieu au versement des cotisations de sécurité sociale prévues pour cette catégorie de travailleurs.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.

ont élevés
des frais à

s quelques
e nationale

particuliers

l et de la

cotisations;

éré comme
estion du

s hôpitaux
u sens des
consacrent
au service
s exercent.
rurgien des
dont il est
toute son
re, il a la
illeur indé-
s de sécu-
versement
le prévues
rs.